إنترناشيونال نت

إنترناشيونال نت

NET International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL NET

إنترناشيونال نت أغسطس 2006/ رجب 1427
International Net August 2006/ Rajab 1427

إهـــــداء ٢٠٠٦

انترناشيونال نت

المملكة المتحدة



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden town

مستشار التحرير
عاصم السيد أحمد
رئيس التحرير
سيد عبد المنعم سيد
المستشار القانوني
المستشار محمد محمود بدر
المحامي بالنقض
مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد
مدير التحرير
نشأت الديعي

المكاتب والمراسلون
جمهورية مصر العربية
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

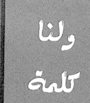
أسرة التحرير
* ربان أحمد بدوى (+2) 0123184320
* سهير خميس (+2) 0129326936
* شرين جلال (+2) 0106929403
* صفاء القلاوى (+2) 0103954631
* عبد الرحيم مصطفى (+2) 0124614924
* ميادة محمود (+2) 0122833584
* ياسمين عبد المجيد (+2) 0129077337

سوريا
* ربان/ رامي تحوف
محمول 0096394231001
0096394239440
فاكس 0096343714536

* السعودية - جدة
تليفون: (966+) - (2) - (6369985)
فاكس: (966+) - (2) - (6369459)

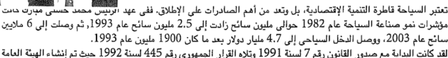
كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+

توزع في جميع أنحاء العالم



مطبوعة الإسكندرية
دوريات الإصلاح

بقلم مستشار التحرير



السياحة المصرية بالأرقام

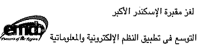
تعتبر السياحة قاطرة التنمية الإقتصادية، بل وتعد من أهم الصادرات على الإطلاق. ففى عهد الرئيس محمد حسنى مبارك حادت مؤشرات نمو صناعة السياحة عام 1982 حوالى مليون سائح زادت إلى 2.5 مليون سائح عام 1993، ثم وصلت إلى 6 ملايين سائح عام 2003، ووصل الدخل السياحى إلى 4.7 مليار دولار بعد ما كان 1900 مليون عام 1993.

لقد كانت البداية مع صدور القانون رقم 7 لسنة 1991 وتلاه القرار الجمهورى رقم 445 لسنة 1992 حيث تم إنشاء الهيئة العامة للتنمية السياحية، وبدء التخطيط العلمى والتنسيق بديلاً عن العشوائية والتضارب والتداخل بين إختصاصات الوزارات المسئولة عن التنمية،هذا بجانب تفاعل تجارب بيوت الخبرة العالمية مع الكوادر المصرية المتخصصة فى التنمية السياحية، وبفضل خطط التسويق والترويج والدعاية المهنية تحقق صعود حركة السياحة الوافدة إلى مصر، وتواصلت عمليات التنمية السياحية حتى وصلت إلى الأراضى الصحراوية فيما بين المدن البعيدة عن العمران، ونتيجة لذلك فقد توفرت التنمية السياحية فى أعماق الصحارى، وذلك بناء على إستراتيجية التنمية التى تبنت فكر المراكز السياحية من خلال توظيف هذه التنمية. لقد نفذت مصر حملة دولية ناجحة على مدى عشر سنوات فى الفترة من عام 1994 إلى عام 2004 وقد أدى ذلك إلى وضعها على خريطة السياحة العالمية بشهادة خبراء منظمة السياحة العالمية الذين إعتبروها نموذجاً يجب أن تحتذى به الدول، وقد أكد تقرير المنظمة الخاص بإدارة الأزمات من خلال لجنة إنعاش السياحة العالمية التى تم تشكيلها عقب أحداث 11 سبتمبر - على أنه من الواجب على الدولة السياحية - عقب أى أزمة - إعلان الحقائق لأجهزة الإعلام عن طريق الأحاديث والمؤتمرات. إن وزارة السياحة المصرية عندما أعلنت عن حملة رفع الوعى السياحى طويلة الأجل - التى من المتوقع أن تتكلف مائة مليون جنيه على مدى 5 سنوات - نالت كل تقدير وتوقع لها النجاح إلا أن البدايات الإعلانية لم تكن مؤثرة بل أعلنت عن فشلها وعدم تحقيق الأهداف المرجوة لرفع الوعى السياحى عند المصريين وخاصة الفئات التى تتعامل مع السائح، وكان لابد من تغيير جذرى فى الإعلانات وأفكار هذه الحملة، وسرعة إنقاذ الحملات الدولية من أجل مستقبل أفضل للسياحة المصرية بعدما إنخفض إجمالى الحركة السياحية الوافدة إلى مصر فى شهر مايو الماضى بنسبة 7.3% وفى شهر يونيو بنسبة 3.2% كما أنه كان واضحاً التراجع فى الأسواق الرئيسية المصدرة للسياحة إلى مصر من أوروبا حيث وصل الرقم الإجمالى للسياحة الوافدة إلى مصر فى النصف الأول من العام الجارى إلى 4 ملايين و 346 ألف، ولذا فإنه أصبح من الصعوبة الوصول إلى الرقم الذى كان مخططاً الوصول إليه وهو 9.6 مليون سائح وبالنسبة للأعوام السابقة فقد وصل عدد السائحين فى عام 2004 إلى 8.1 مليون سائح بزيادة 2 مليون سائح عن العام السابق، وفى عام 2005 تحقق 8.6 مليون سائح بزيادة نصف مليون فقط وبتحليل أرقام النصف الأول من العام الجارى 2006 يتضح صعوبة الوصول إلى خطة وزارة السياحة وهيئة التنشيط التى تستهدف زيادة مليون سائح سنوياً حيث تشير أرقام الحجوزات إلى أنها ستكون من 40% إلى 50% فى شهر أغسطس الجارى بعدما كانت تصل إلى 80% و90% وأحياناً إلى 100%، هذا بجانب عدم نجاح الشركة الدولية الجديدة التى تم إختيارها لإخراج حملات سياحية إعلامية وإعلانية لمصر توضح صورة المقاصد السياحية، ويؤكد ذلك شكوى منظمى الرحلات من أن مصر غير ظاهرة على الساحة الإعلامية السياحية الدولية التى تعبر مرجعاً لكل دولة تريد أن تضع نفسها على هذه الساحة.

لقد أصبح من الضرورى البحث عما يمكن به مواجهة الموقف السياحى المصرى خاصة بعدما تراجعت الأرقام السياحية الوافدة فى النصف الأول من العام الجارى، وتشكيل لجان متخصصة لمناقشة هذه القضية الهامة وإستبعاد المستشارين قليلوا الخبرة فى مجال السياحة التى تصل مكافآتهم إلى الآلاف من المعونة الأوروبية وصندوق السياحة وتشجيع كبار العاملين والخبراء فى هيئة تنشيط السياحة والوزارة للعمل على النهوض بهذه الصناعة التى تنعش الإقتصاد القومى، وإيجاد السبل للمواجهة الجادة للموقف الخطير وتشكيل لجنة لإتخاذ القرار المناسب لإنعاش السياحة المصرية خاصة وأن الأرقام تتحدث عن نفسها وهى المرجع الوحيد لإنعاش هذه الصناعة.

عاصم السيد أحمد

إقرأ فى هذا العدد





وزارة الإستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع احدى الشركات الرائدة العاملة فى مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد ومنطقة الشرق الأوسط وقد أنشئت الشركة لتحقيق الأهداف التالية :

- تقديم أفضل الخدمات والتسهيلات لبواخر الحاويات من مختلف الأجيال التى تتادى محطة حاويات الشركة.
- تطوير التشغيل عن طريق أحدث النظم التكنولوجية والعلمية فى تداول الحاويات لتحسين خدمات المحطة وتحقيق أعلى إنتاجية تنافسية عالمية .
- زيادة معدلات التداول عاماً بعد عام حتى وصلت الى اكثر من ٨٥٠٠٠٠حاوية مكافئة فى ٢٠٠٤/٢٠٠٥ م .
- تداول البضائع العامة والحبوب الصب بأمان وبأقل تكلفة وأعلى كفاءة من خلال الموارد البشرية ذات الخبرة العالية .

نشاط تداول الحاويات

- ساحة الحاويات ٤٣٥٠٠٠م٢
- الطاقة السنوية المخططة ٧٠٠٠٠٠حاوية مكافئة .
- المعدات : ٧ونش رصيف عملاق .
  ٢ونش رصيف متحرك. ٦ونش ساحة عملاق (RTG).
  ٣٤ونش ساحة (R.S) ٤٧جرار موانئ بالمقطورة.

نشاط تداول البضائع

يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضاعة العامة والحبوب الصب.

- الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٥٠٠٠٠ طن .
- معدل التداول ٨٠٠٠ طن / يوميا .

الميناء الجاف

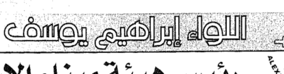
- يقع على مساحة ٥٥٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠م٢

شارعى مصطفى كامل وعزمى مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس

E-MAIL:info@pscchc.com WEB: www.pscchc.com

ت ٣٢٣٧١٥١ - ٠٦٦٣٢٣٥٨٦٤ فاكس ٠٦٦٣٣٢٢٠٤١٩







رئيس هيئة ميناء الإسكندرية ضيفاً على الجمعية العمومية لغرفة ملاحة إسكندرية



إنعقدت يوم السبت الموافق 2006/6/24 بالنادى السورى بالإسكندرية الجمعية العمومية العادية الثانية للعام المالى 2006/2005 لغرفة ملاحة الإسكندرية. وقد شرف الجمعية بالحضور السيد اللواء/ إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية فى تقليد جديد تتبعه الغرفة للمرة الأولى.

فى تمام الساعة الخامسة مساءاً أعلن السيد الريان/ محمد العقاد سكرتير عام الغرفة اكتمال النصاب القانونى اللازم لإنعقاد الجمعية العمومية للغرفة، ثم أعطى سيادته الكلمة للسيد الأستاذ/ طارق فهمى أمين صندوق الغرفة الذى أعلن أن الموازنة التقديرية للعام المالى 2007/2006 قد تم توزيعها على السادة الأعضاء قبل موعد انعقاد الجمعية العمومية بـ 15 يوما ولم ترد للغرفة أى تعليقات أو إستفسارات وبالتالى طلب سيادته من السادة الأعضاء الموافقة على الموازنة وقد وافق عليها السادة الأعضاء.

ثم أعلن سيادته أن الغرفة تتعامل مع مكتب شوقى وشركاه نظير أجر رمزى قدره 500 جم سنوياً؛ وطلب من السادة الأعضاء الموافقة على اعتماد استمرار التعامل مع نفس المكتب وقد تمت الموافقة.

ثم أعلن السيد المهندس/ حسام لهيطة رئيس مجلس إدارة الغرفة أن مجلس الإدارة قد طلب من قطاع النقل البحرى والسيد وزير النقل الموافقة على ضم الجمعيتين العموميتين التين تعقدهما الغرفة سنوياً فى جمعية عمومية واحدة كما هو العرف المتبع فى سائر الجمعيات والغرف ذات الأنشطة المشابهة لأنشطة غرفة الملاحة، ولا تزال الغرفة بإنتظار موافقة الوزارة.

كما أفاد سيادته أن الغرفة بصدد توجيه الدعوة للسيد رئيس مصلحة الجمارك للإلتقاء بالسادة الأعضاء ومناقشة أخر التعديلات المقترح إدخالها على قانون الجمارك ولائحته التنفيذية حيث ستقوم الغرفة بتشكيل لجنة لمراجعة هذه التعديلات وطرح رأى الغرفة فيها على سيادته أثناء اللقاء.

وبعد أن رحب السيد رئيس مجلس إدارة الغرفة بالسادة الحضور وعلى رأسهم سيادة اللواء/ إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية، والذى يشرف الجمعية العامة للغرفة بالحضور للمرة الأولى، طلب من سيادته إلقاء الضوء على أعمال التحديث والتطوير التى تجرى حالياً فى الميناء.

وقد بدأ السيد اللواء كلمته بالإشادة بدور الغرفة والتأكيد على أهميته، ثم استعرض أهم جوانب التطوير والتحديث بالميناء، مشيراً إلى أن سيادته قد قام بزيارة ميدانية إلى ميناءى أنتورب وروتردام الأوروبيين هدفت إلى الإطلاع على النظم المطبقة فى هذين الميناءين، ومقارنتها بنظام تطوير ميناء الإسكندرية الجارى تنفيذه.

وأشار سيادته إلى أن كمية العمل التى تتم تحت الأرض – البنية الأساسية – أكبر بكثير مما يتم فوق الأرض حيث يعاد إنشاء الميناء من جديد بدءا بالبنية التحتية التى تمثل المحور الأول للتطوير. وأن هذا الأمر يصادفه الكثير من الصعوبات نظراً للتدهور الشديد فى الوضع الحالى.

أما المحور الثانى فهو محور التكنولوجيا، حيث تهدف الهيئة إلى إنشاء منظومة متكاملة (Integrated System) يتم فيها ربط أنظمة الـ Terminals مع أنظمة الميناء والجمارك وهو ما يعد خطوة طموحة تسبق ما هو شائع فى موانئ أوروبا والخليج حيث يكون لكل من هذه الجهات نظامه المستقل.

بينما يتمثل المحور الثالث فى تطوير نظام الإدارة وضرورة التخلى عن نظام الـ Service Port واتباع نظام الـ Land Lord بحيث تتوقف هيئة الميناء عن تولى مهام التشغيل وتكتفى بالإدارة مع احتفاظها بمسؤوليات الأمن والسلامة والممرات الملاحية والاعتماد على المستثمرين فى التشغيل وإدارة الـ Terminals بالأسلوب الإقتصادى، تحت إشراف ورقابة الهيئة لضمان الشرعية والقانونية.

كما أشار سيادته إلى أنه فى زيارته الأخيرة لميناء روتردام تبين أنهم يقومون بإسناد تنفيذ البنية الأساسية لـ Terminals للمستثمرين فى مقابل عقود تشغيل طويلة الأجل، وهو نفس النظام الذى يتم اتباعه فى ميناء الإسكندرية لحل مشكلة ضعف الموارد المتاحة وارتفاع تكلفة البنية الأساسية.

وبين السيد اللواء أن الهيئة تهتم بمراعاة البعد الاجتماعى ومصالح العمال بحيث لا يتأثرون سلباً بالتحول إلى النظام الجديد، وأن الإتفاقات مع المستثمرين تراعى ضرورة الإستفادة من العمالة الموجودة.

وأعلن أن تسعة Terminals أصبحت في حكم الجاهزة وسيتم الإعلان عنها قريباً للسادة المستثمرين.

وفى نهاية كلمته وجه سيادته الدعوة للسادة الأعضاء لزيارة الميناء والاطلاع على الجهد المبذول على أرض الواقع.

وبعد ذلك تم فتح باب الأسئلة وكان للسادة الأعضاء بعض الإقتراحات والاستفسارات التى قام سيادة اللواء بالتعقيب عليها.

في البداية طرحت مجموعة من الاقتراحات تمثلت فى:

1- التدرج فى تنفيذ نظام الـ Terminals بحيث يبدأ بـ Terminal واحد على سبيل التجربة، ويتم تقييم الأداء وتحديد الأخطاء وعلاجها قبل الإنتقال إلى الـ Terminal التالي، وهكذا..

2- ضرورة أن تكون الموازين ملاصقة للبوابات للتأكد من عدم التلاعب فى الأوزان.

3- تأمين السير على الطريق عند مطالع ومنازل الكبارى.

4- عدم تغيير النظام الحالى لتداول الفحم حرصاً على عدم زيادة تكلفة الفحم بما سيؤثر على العديد من الصناعات الرئيسية، وحرصاً على مصالح العمالة المرتبطة بالنظام الحالى.

وفى تعقيب سيادة اللواء على هذه المقترحات أفاد سيادته بأن التخطيط الحالى للميناء لا يتيح أن تكون الموازين ملاصقة للبوابات، ومن غير العملى محاولة هدم الميناء وإعادة بنائها لحل مكثل هذه المشكلة ولكن تم استحداث نظام محكم للرقابة على سيارات النقل وإقامة مسارات إجبارية تضطر السيارات معها للمرور على الموازين. كما يتم ربط الموازين بنظام التحكم الإلكترونى للميناء وبالتالى تظهر بيانات الوزن لدى إدارة الميناء والجمارك وغيرها من الأنظمة المرتبطة بالمنظومة الإلكترونية. كما تم استحداث ساحة انتظار ضخمة مجهزة ومراقبة بالكاميرات لإستيعاب العدد الكبير من الشاحنات الذى تتعامل معه الميناء يومياً، ونفق أسفل بوابة 27 لدخول السيارات الخاصة حتى مبنى رئاسة الهيئة الحالى دون المرور على المنطقة الجمركية ودون الاحتياج لتصاريح من الجمارك أو الشرطة.

أما بخصوص التدرج فى تنفيذ نظام الـ Terminals فقد أفاد سيادة اللواء أن التجربة ليست جديدة على العالم وأننا نستطيع الإستفادة من تجارب الاخرين فى هذا المجال خاصة أننا قمنا بإستشارة بيوت خبرة عالمية في هذا الشأن.

وبخصوص تأمين السير، شرح سيادة اللواء بعض الإجراءات التى تم، ويتم إتخاذها بالفعل فى هذا الصدد.

أما بخصوص تداول الفحم فقد أفاد سيادة اللواء أن جميع البضائع الغير نظيفة جارى نقلها إلى ميناء الدخيلة وذلك لعدد من الأسباب منها:

- رصيف الفحم متهالك ويوجد تقرير من المكتب الفنى الهندسى لجامعة الإسكندرية يحذر من الإستمرار فى استخدام هذا الرصيف.
- قدر التلوث الناتج عن تشغيل رصيف الفحم كبير جداً ولا يصح أن يوجد فى ميناء الإسكندرية حيث يهدد بإهدار الإستثمارات التي أنفقت على النظم الإلكترونية وكاميرات المراقبة وكذلك الإستثمارات التي أنفقت على Terminal السياحة.
- تجميع البضائع الملوثة للبيئة فى مكان واحد – بميناء الدخيلة
- حيث تعمل فى ظل نظام لمقاومة التلوث، يمثل حلاً أفضل من توزيع التلوث على أماكن متعددة.
- كما سيتم مراعاة أن يتم تشغيل العمالة الحالية من خلال النظام الجديد.

وعن شكوى بعض السادة الأعضاء من عدم وجود أماكن لتخزين البضائع العامة وما يرتبط بذلك من تعديات ومشكلات تصل إلى حد تحرير محاضر لدى الشرطة، وعدم وجود مساحات كافية لتفريغ مراكب الرورو، بما يؤدى إلى زيادة زمن التفريغ بشكل كبير وبالتالى زيادة التكلفة.

أفاد سيادته أن نظام الـ Terminals سوف يساهم بشكل فعال فى إنهاء هذه المشكلة، وأنه جارى إنشاء ساحات جديدة للسيارات لإستيعاب حمولات مراكب الرورو وتيسير دورة الإجراءات وكذلك تحديث وسائل التفريغ وأساليب الشحن إلى خارج الميناء لضمان سرعة خروج السيارات من الميناء.

وفي مداخلة لأحد الصحفيين أشار إلى ضرورة وجود آلية لمواجهة المشكلات أولاً بأول وحلها بعيداً عن انتظار الاجتماعات. كما أكد على ضرورة توافر المعلومات بشكل وافى وشفاف عن جميع أنشطة الميناء سواء للمستثمرين أو للإعلام. وقد اتفق السيد اللواء مع هذا الرأى وأكد أن النظام الإلكترونى سيؤدى إلى توافر المعلومات وهو أمر لازم لاتخاذ القرارات الصحيحة.

وعن عدم تناسب أحجام الساحات المخصصة للشركات مع حجم نشاطها، عقب سيادة اللواء بأنه من الضرورى أن تتناسب المساحة المخصصة لكل شركة مع حجم إنتاجيتها وأن نظام الـ Terminals سوف يؤدي إلى حل هذه المشكلات.

كما أفاد سيادته أن الوضع الحالى هو وضع مؤقت وأن المساحات المخصصة للشركات عند تطبيق النظام الجديد سترتبط بإنتاجية الشركات، وأشار سيادته إلى أنه قام بإلغاء شرط الحد الأدنى للتداول بالنسبة لشركات الشحن والتفريغ لأنه شرط غير منطقى.







msc
EGYPT





HEAD OFFICE : 55 SULTAN HUSSEIN ST. – TEL: 4855001 (9 LINES)   FAX: 4855002

HOT LINE 19673 (19MSE)

msc

حركة الموانى المصرية
خلال شهر مايو 2006

أجندة إنترناشونال

* تعلن أول أغسطس الجارى نتائج إختبارات مجمع البحوث الإسلامية للمتقدمين للمسابقة الإسلامية العامة للمعوقين، وتتم المفاضلة بين المرشحين الحاصلين على الحد الأدنى للنجاح وهو 70%على أساس الأقدمية فى العمل والخبرة.
* صدر قرار بحركة التنقلات السنوية لأعضاء هيئة النيابة الإدارية المصرية، ويتم تنفيذ هذه التنقلات أول أغسطس الجارى، وسيراعى إعادة توزيع نواب رئيس الهيئة وفقاً للأقدمية ودعماً للنيابات بالخبرات، ويشمل الحركة 190 عضواً منهم 119 نائباً لرئيس الهيئة و 27 وكيلاً عاماً أول و44 وكيلاً عاماً.
* قرر اللواء سيف جلال محافظ السويس تحديد الفترة من 1 إلى 31 أغسطس الجارى لتلقى طلبات راغبى الحصول على وحدة سكينة من المتزوجين حديثاً.
* تقوم الجامعات المصرية بإنشاء مكاتب التحويلات المركزية للكليات لتلقى طلبات الطلاب والطالبات إعتباراً من أول أغسطس الجارى ولمدة شهر، وتستمر التحويلات ونقل القيد حتى 12 أكتوبر القادم .
* تقوم وزارة الداخلية البريطانية إعتباراً من أول أغسطس الجارى بنشر تفاصيل نظام جديد للإنذار الأمنى لمواقع الحكومة على شبكة الإنترنت بما فيها مواقع وزارة الداخلية، وجهاز المخابرات الداخلية، وقد سبق أن أعلنت الحكومة البريطانية رسمياً عن إستراتيجية جديدة لمواجهة الإرهاب.
* يقام معرض الملتقى العقارى بفندق سونستا فى المدة من 6 إلى 9 أغسطس الجارى ، ويقدم فى المعرض مجموعة من المشروعات من مرسى مطروح والإسكندرية والساحل الشمالى والقاهرة ورأس سدر والعين السخنة والمجتمعات العمرانية الجديدة.
* تبدأ فى 12 أغسطس الجارى إنتخابات الدور الثانى للثانوية العامة بمصر للصف الثالث (المرحلة الثانية)، وفى 13 من نفس الشهر للصف الثانى (المرحلة الأولى).
* تقام مباراة المنتخب الإماراتى فى العاصمة الأردنية عمان فى السادس عشر من أغسطس الجارى، وذلك فى إطار تصفيات آسيا لكرة القدم.
* حددت ليبيا يوم 16 أغسطس الجارى كآخر موعد لتسجيل الوكالات التجارية لديها، وفقاً للشروط والتقسيمات المحددة التى تشمل بدء التطبيق الكامل للقرار رقم 190الذى يحظر إستيراد بعض السلع ما لم يكن لها وكلاء محليون معتمدون فى ليبيا.
* تستضيف مصر فى الفترة من 17 وحتى 26 أغسطس الجارى البطولة العربية الأولى للكرة العابرة رجال وسيدات وسيشارك فى البطولة أكثر من ثلاثين نادياً عربياً وتقام بنادى الشرطة.
* تعقد المملكة العربية السعودية بمكة المكرمة فى الفترة من 28 أغسطس الجارى وحتى 3 سبتمبر القادم المسابقة العالمية الثامنة والعشرين لحفظ القرآن وتلاوته وتفسيره.

ويتم خلال شهر أغسطس الجارى

* إرتفاع سعر خام البترول الأمريكى الخفيف تسليم شهر أغسطس الجارى 35 سنتاً ليسجل 75.65 دولار للبرميل ويرجع هذا الإرتفاع البسيط إلى الجهود الدبلوماسية المبذولة لوقف إطلاق النار بين إسرائيل وحزب الله فى لبنان.
* قيام مصر للطيران بتسيير رحلة يومية إلى المدينة المنورة فى أغسطس الجارى مع عمرة شهر رجب

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال مايو 2006

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد	السويس	الأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	250.2	430.61	205.44	0.01	1.79	93.33	3.58	7.17	-	992.13
حاصلات زراعية	80.46	492.28	279	59.00	5.89	6.85	0.29	1.79	-	925.56
اتربة وخامات	118.61	73.99	75.70	9.37	0.05	-	60.04	0.09	-	337.85
مكورات حديد	4.00	-	-	4.99	-	-	-	0.11	-	9.10
أسمدة	-	-	-	-	-	-	-	0.48	-	0.48
مشتقات بترولية	62.19	-	-	-	-	3.15	0.91	-	-	66.25
مبردات ومجمدات	29.15	2.63	0.97	0.49	3.10	1.07	0.40	0.73	-	38.54
هيدروكربونات غازية	188.88	-	45.53	-	-	101.68	-	0.08	-	336.17
الإجمالى	733.49	999.51	606.64	73.86	10.83	206.08	65.22	10.45	-	2706.08
حاويات	228.02	175.77	56.74	83.45	-	1.19	-	-	96.03	641.20
ترانزيت	2.13	3.84	417.00	950.03	-	-	-	-	42.09	1415.09
إجمالى	963.64	1179.12	1080.38	1107.34	10.83	207.27	65.22	10.45	138.12	4762.37
عدد السفن	335	87	291	349	33	55	43	96	27	1316

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال مايو 2006

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد	السويس	الأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	197.36	3.60	91.28	12.1	2.33	31.7	4.58	24.47	32.59	400.01
حاصلات زراعية	50.25	4.28	17.66	1.03	10.19	2.74	5.33	16.57	-	108.05
اتربة وخامات	158.1	235.38	248.56	179.15	12.17	46.9	104.3	2	80.32	1066.88
مكورات حديد	0.33	-	-	-	-	-	-	-	-	0.33
أسمدة	10.82	-	29.58	-	-	1.50	-	0.12	-	42.02
مشتقات بترولية	165.41	183.25	30.20	-	-	-	-	-	-	378.86
مبردات ومجمدات	0.16	-	1.63	0.02	0.58	0.22	0.25	1.31	-	4.17
هيدروكربونات غازية	23.56	-	416.96	-	0.37	1.52	-	0.38	-	442.79
الإجمالى	605.99	426.51	835.87	192.3	25.64	84.58	114.46	44.85	112.91	2443.11
حاويات	127.84	96.26	49.44	167.25	-	6.16	-	-	71.69	518.64
ترانزيت	1.07	3.29	356.58	926.47	-	-	-	-	-	1287.41
إجمالى	734.90	526.06	1241.89	1286.02	25.64	90.74	114.46	44.85	184.60	4249.16
عدد السفن	336	82	291	351	38	49	44	95	27	1313

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية
خلال مايو 2006

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
الأسكندرية	20069	14869	34938	114	58	172	35110
الدخيلة	12854	14378	27232	105	246	351	27583
دمياط	6449	4737	11186	39433	36779	76212	87398
بورسعيد	9163	17554	26717	106725	101300	208025	234742
الأدبية	190	348	538			0	538
السخنة	10052	14047	24099	4665	2	4667	28766
الأجمالى العام	58777	65933	124710	151042	138385	289427	414137

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن
خلال مايو2006

البيان	الدخيلة	الإسكندرية	الأدبية	دمياط	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السخنة	السويس	الإجمالى
بضاعة عامة	32	228	24	153	0	0	107	21	1	6	16	588
صب جاف	24	19	3	22	0	0	7	3	0	5	0	83
صب سائل	9	30	25	31	0	0	6	1	0	0	1	103
حاويات	22	42	0	84	0	0	181	0	0	16	6	351
سفن ركاب وسياحة	0	9	0	0	23	96	23	18	19	0	10	198
أخرى	0	6	3	0	2	0	25	0	0	0	0	36
إجمالى عام	87	334	55	290	25	96	349	43	20	27	33	1359

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر مايو 2006

البيان	الإسكندرية	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالى
وصول	8680	4197	26055	8271	19215	3112	0	69530
مغادرة	0	4942	27563	8594	15301	2538	4921	63859
الإجمالى	8680	9139	53618	16865	34516	5650	4921	133389

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر البيانات: إدارة الإحصاء بهيئات الموانى



ميناء شرق بورسعيد ..



والمنطقة الحرة العامة

اللواء بحرى / شيرين حسن
رئيس هيئة موانى بورسعيد

مصر موقع .. فقد وهبنا الله بلداً فى منتصف العالم من حيث الجغرافيا، وطرق المواصلات والاتصالات، ومسارات التجارة العالمية.
و يغير ميناء شرق بورسعيد هو اختزال لعبقرية موقع مصر، فهو حلقة الوصل بين أفريقيا وأوربا، بين أفريقيا وآسيا، وبين المشرق والمغرب العربي ...

ولكن هذا كله لا يعنى شيئاً إذا لم يفعل ويستغل؛ وإذا لم نولى النشاط الخدمى الاهتمام الواجب، فإذا كنا مقتنعين بأن مصر موقع فريد فيجب علينا أن نهتم بهذا الموقع وما يدور حوله والأنشطة التى تقام عليه خاصة النشاط الخدمى؛ فالخدمات وليس الصناعة هى المستقبل وهى التى تصنع نهضة الشعوب ..

كانت هذه الكلمات القوية والعميقة هى مدخل حديث اللواء بحرى / شيرين حسن رئيس هيئة موانى بورسعيد فى الندوة التى أقامتها الجمعية البحرية المصرية بنادى الإسكندرية الاجتماعى (السورى) يوم 5 يوليو 2006 بحضور كل من د. أحمد عبد المنصف والريان / عاطف مرونى واللواء/ عصام بدوى

بدأ الندوة د. أحمد عبد المنصف شاكراً الحضور وشاكراً لواء/ شيرين على تلبية الدعوة لتقديم هذه المحاضرة وإلقاء الضوء على ميناء شرق بورسعيد من حيث الإنجازات والخطوات المستقبلية والإجابة على تساؤلات الجميع والرد على ما يشار حول الميناء من أقاويل.

وأكد د. عبد المنصف أن تبادل المناصب وتغيير التجربة والأماكن والناس هام جداً فى إثراء شخصية الإنسان بما يعطيه قدرة أكبر على العطاء وفاعلية وأفكار خلاقة. ولأن مصر مجسدة فى قناة السويس وما يدور حولها من مشروعات، ولأن بورسعيد – وشرق وغرب – تشهد أحدث المشروعات التى ستغير من وضع مصر للأفضل ... فإننا نؤكد أن انتقال اللواء / شيرين لقيادة بؤرة النشاط هذه سيكرس العمل من أجل إنجاح هذا المشروع الضخم.

قسم اللواء/ شيرين حسن محاضرته إلى عدة محاور هى:
– الأهمية التاريخية والجغرافية لميناء شرق بورسعيد.
– حجم التجارة المنقولة وحركة البضائع فى الميناء.
– المخطط العام للميناء.
– الوضع الحالى للميناء.
– الفرص الإستثمارية المتاحة.
– وأخيراً تلقى التعليقات والتساؤلات.

1 - الأهمية التاريخية والجغرافية

ميناء شرق بورسعيد هى اختزال لعبقرية موقع مصر وتميزه، فهى حلقة الوصل بين أفريقيا وأوروبا، وبين أفريقيا وآسيا، وبين دول المشرق والمغرب العربى. وإذا كنا مقتنعين بأن مصر موقع متميز إذن يجب الاهتمام به والأنشطة التى تدور حوله فأى نشاط نقوم به يكون مزدهر ومربح لمصر إلى أن تقوم المنافسة، والموقع هو الشيء الوحيد الثابت وكان يمكن استغلاله بشكل أفضل، فالخدمات أهم بكثير من أنشطة الصناعة فى الوقت الحالى، فأنشطة القيمة المضافة Value added من خدمات عديدة تصاحب أى نشاط صناعى أو تجارى هى أساس الربح لهذا النشاط.

2- تطور الشحن والتجارة العالمية

شهد عام ارتفاع فى معدل النمو الإقتصادى بنسبة 3.9٪ وفى عام 2004 ارتفع معدل التجارة الدولية بنسبة 6.8٪. وكان متوقع أن يزيد حجم التجارة المنقولة بحراً إلى 7 مليار طن فى عام 2010، ولكننا فوجئنا عام 2005 بزيادته إلى 7.2 مليار طن.

وهذا الانفجار فى التجارة العالمية يؤثر على مصر لأنها تحتاج عصر يقر من خلالها، خاصة أن قناة بنما المنافس الأول لقناة السويس قد وصلت إلى حالة التشبع (95٪) بواقع 320 مليون طن – منذ 3 سنوات.

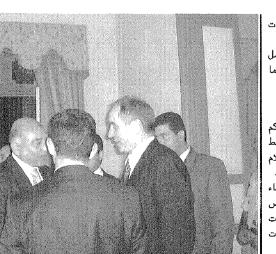
وحمولات السفن العابرة لقناة السويس فى تزايد مستمرة (1999 – 2000) زيادة 30 مليون طن (2002 – 2003) تأثرت بأحداث 11 سبتمبر، ثم عاودت التزايد الكبير (2003 – 2004) زيادة 70 مليون طن، (2004 – 2005) زيادة 40 مليون طن.

وميناء شرق بورسعيد ميناء عالمى للعالم كله وليس لمصر فقط، سينفتح أسواق أفريقيا والشرق الأوسط للأوروبيين، وأسواق أوروبا والبحر الأسود للآسيويين، خاصة أن منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا "MENA" هى أكبر منطقة فى العالم من حيث نمو الأصول، ومع ارتفاع أسعار الوقود تزيد الحاجة إلى ميناء محورى فكلما زادت الطاقة الإنتاجية لدول آسيا وأوروبا كلما زادت الحاجة إلى مركز توزيع لوجيستى.

3- المخطط العام

الميناء بمساحة 35 كم2 تنبع أهميته من منطقة الظهير الداخل (المنطقة الحرة) فهو الميناء الوحيد فى مصر بالكامل منطقة حرة. به منطقة صناعية ملاصقة للميناء بمساحة 87 كم2، تقع خلفها منطقة زراعية، يوجد به مطارين، و2 كوبرى، ونفق، واسكان وترفيه لأن الميناء يتطلب عمالة مقيمة، ومرافق كاملة من حي سكنى ومراكز





إدارية – مناطق حرة للمعارض – صناعات تابعة لمنطقة الحاويات – ومناطق تخزين طويلة الأمد.

وكان مخططاً أن يتم بناء جزء من الميناء ثم الظهير ثم نعود لتستكمل الميناء؛ ولكن حدث انقلاب كبير في الصناعات في الآونة الأخيرة مما يتطلب إعادة النظر في المخطط العام.

4- الوضع الحالى

طريق شرياني بطول 9.75 كم وعرض 60 متر طريق فرعي 8.5 كم – سكك حديدية – محطة معالجة لتحلية المياه – مبانى جهد متوسط وكهرباء – برج اتصالات – محطة الحاويات الأولى – كوبرى مبارك للسلام – كوبرى الفردان للسكة الحديد – برج الارشاد بتكلفة 18 مليون جنيه.

* ويشمل باقي المخطط: التوسع في محطة الحاويات الحالية – إنشاء ثلاث محطات حاويات جديدة – إنشاء محطة متعددة الأغراض – أحواض لاصلاح السفن – شركات أمن موانئ – شركات تكنولوجيا معلومات الموانئ – خدمات القطر والإرشاد – الشحن والتفريغ – التكريك محطات الرورو (الدحرجة).

* بالإضافة إلى ما يشمله الظهير من خدمات القيمة المضافة من خدمات انتظار – وجمارك – اصلاح وصيانة الشاحنات – الموازين – اصلاح وصيانة الحاويات – النظافة – التموين – استئجار الجرارات – المعلومات والاتصالات – الأمن والنظافة – المكاتب – الفنادق والمحلات والمطاعم.

وخدمات لوجيستية متكاملة من إدارة جودة وتعبئة وفرز وتجميع واختبار واصلاح وإعادة استخدام.

وبذلك يقدم الميناء مجتمع شامل لأهالى شمال سيناء

5- الفرص الإستثمارية ومزايا الميناء

تتعدد مزايا شرق بورسعيد وتتخذ أوجه عديدة:

- أول ميناء ذكى في العالم.
- أول ميناء مصرى يتم إدارته نظام الإدارة الغير مالكة.
- معدل الانحراف عن التجارة العالمية صفر.
- ينقل جزء من تجارة الباسيفيك إلى قناة السويس بعد تشبع قناة بنما.
- الأمن والاستقرار.
- أكبر ميناء في المنطقة، وأكبر ميناء جديد فى العالم، وأول ميناء حر فى مصر.
- درجة الحرارة ونسبة الرطوبة المعتدلة.
- تكاليف عمالة – أقل.
- قرب من الأسواق العالمية الكبرى (أوروبا – أفريقيا – الشرق الأوسط – الشرق الأقصى – البحر الأسود).
- بنية تحتية داخل الميناء وخارجه والاتصال المباشر بالمطارين.
- يسمح بمختلف أنواع المعالجة الصناعية.
- التراخيص ومنح الامتيازات.
- التسهيلات والخدمات اللوجيستية.
- التجارة الالكترونية B2B
- توافر المساكن للقوة العاملة بشكل جزئى داخل الميناء، بالإضافة إلى السكن الفندقى الفاخر.
- يتم الامتياز للمستثمر من خلال مناقصة عالمية ضماناً للحياد والشفافية.

6- ماذا قال الخبراء الدوليين عن ميناء شرق بورسعيد

– البنك الدولى (WB) 2005

«ميناء شرق بورسعيد بموقعه المتميز هو قاطرة النمو الإقتصادى المصرى، وهو معبر البضاعة بين آسيا وأوروبا».

– وفي تقرير صادر عن أحد بيوت الخبرة الأوروبية وتقرير عن غرفة التجارة الأمريكية كان الحديث عن مزايا ميناء شرق بورسعيد، وتم تحديد عوامل النجاح فى المناطق الحرة بالموانى وهى 11 عامل تتوفر جميعها فى ميناء شرق بورسعيد ما عدا عنصر واحد وهو الصناعة المحلية وهى المنتظرة من المنطقة الحرة للميناء.

– بعد ذلك فتح اللواء/ شيرين باب المناقشة وتلقى التعليقات والاستفسارات وأجاب عليها برحابة صدر بالغة. وقدم جزيل الشكر للربان/ عاطف مرونى ود/ أحمد عبد المنصف واللواء/ عصام بدوى على هذه الدعوة وعلى انجازاتهم السابقة فى التخطيط لميناء شرق بورسعيد.





مجمع المنظمة البحرية الدولية تقرع على الأبواب وتستعرض بحنكة وكياسة ملامح الإستراتيجية المقترحة لتفعيل أداء النقل البحرى العربى داخل اللجنة الفنية للنقل البحرى



إعداد شرين جلال منير

وطننا العربى فى قلب العالم من أهم مناطق العالم إستراتيجية حفظه الله، ممتداً بجلال من المحيط الأطلسى حتى الخليج العربى ومن بحر العرب جنوباً حتى تركيا والبحر الأبيض المتوسط شمالاً، المساحة تبلغ مساحته حوالى 13.487.814 كم2. يقع 22% تقريباً من الوطن العربى فى آسيا و 78% تقع فى أفريقيا. وتبلغ السواحل العربية 22828 كم ... أن معرفة تاريخ جامعة الدول العربية منذ أن كانت حلماً يراود العرب قبل الحرب العالمية الثانية حتى أصبحت واقعاً ملموساً بعد إنتهاء الحرب قبل أكثر من نصف قرن، ومعرفة هياكلها ومجالسها ولجانها ومنظماتها، تمكننا من تلمس نواحى القوة والضعف فى هذا الكيان العربى الكبير، وتسعى جامعة الدول العربية إلى توثيق الصلات بين الدول العربية وصيانة استقلالها والمحافظة على أمن المنطقة العربية وسلامتها فى مختلف المجالات السياسية والإقتصادية والثقافية والاجتماعية والصحية، ويساعد مجلس الجامعة بعدة لجان فنية دائمة مهمتها إعداد دراسات فنية متخصصة فيما يحال إليها من موضوعات، وأقرت المادة الرابعة من الميثاق ذلك حينما قررت تأليف لجان خاصة للشؤون المبينة فى المادة الثانية وتمثل فيها الدول المشتركة فى الجامعة، وتتولى هذه اللجان وضع قواعد التعاون ومداه وصياغتها فى شكل مشروعات إتفاقيات تعرض على المجلس للنظر فيها تمهيداً لعرضها على الدول.

المجالس الوزارية المتخصصة:

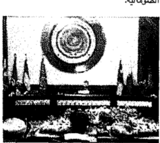
من الآليات التى اتخذتها جامعة الدول العربية لتحقيق أهدافها المجالس الوزارية المتخصصة، مثل:

1- مجلس وزراء الصحة العرب.
2- مجلس وزراء الشباب والرياضة العرب.
3- مجلس وزراء الشؤون الاجتماعية.
4- مجلس وزراء العدل العرب.
5- مجلس وزراء الداخلية العرب.
6- مجلس وزراء الإسكان والتعمير العرب.
7- مجلس وزراء النقل العرب.
8- مجلس الوزراء المسؤولين عن البيئة العرب.
9- مجلس وزراء التعليم العالى العرب.
10- مجلس وزراء الزراعة العرب.
11- مجلس وزراء الإعلام العرب.

حيث انعقدت اللجنة الفنية للنقل البحرى لمجلس وزراء النقل العرب باجتماعها الخامس خلال الفترة من (26 - 27) يونيو 2006 بمقر الأمانة العامة لجان الدول العربية بالقاهرة وذلك لبحث الإجراءات التنفيذية لتوصيات المكتب التنفيذى لمجلس وزراء النقل العرب فى اجتماعه (36) المنعقد خلال الفترة (12-13) أبريل 2006.

وتم مناقشة عدد من الموضوعات الهامة التى تهتم قطاع النقل البحرى العربى حيث أن فى ضوء التوجه الدولى المتسارع لوضع المعايير القياسية الدولية الملزمة لأنشطة العمل فى المجال البحرى بالعالم، تطور دور مجمع المنظمة البحرية الدولية الذى يقوم به على مدار الساعة من لمواكبة تاريخ المنظمة البحرية الدولية من منظمة استشارية Consultative للحكومات - فى الخمسينيات - إلى منظمة تقوم بوضع المعايير القياسية للعمل البحرى Regulatory - فى الثمانينيات - لتبدأ اليوم عصر جديد بتحديث دورها إلى منظمة تقوم بوضع المعايير القياسية ومتابعة تنفيذها Regulatory & Monitoring من خلال فرق التفتيش الدولية المؤهلة ليكون التنفيذ إختيارياً كمرحلة أولى إعتباراً من عام 2006. ومنها عن سبيل المثال:

1- دراسة إنشاء خط ملاحى بين الدول أعضاء الاتحاد.
2- دراسة إتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن.
3- مذكرة تفاهم للتعاون فى مجال النقل البحرى بين الدول العربية.
4- الموضوعات المعروضة على المنظمة البحرية الدولية - وموضوع القرصنة على السواحل الصومالية.



وقام الربان/ عماد إسلام نائب رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري لشئون المنظمة البحرية الدولية بتقديم ثلاث أوراق عمل وتم إدراجه ضمن للجنة الفنية:

1- الورقة الأولى بخصوص أعمال المنظمة البحرية الدولية:

الورقة الأولى الخاصة بأعمال المنظمة البحرية الدولية IMO وتكوينها وكذا اللجان الفنية بها سواء كانت الرئيسية منها أو الفرعية وطريقة عمل كل لجنة واختصاصاتها، ثم تطرق سيادته إلى أهم الموضوعات المقررة دولياً والتى تؤثر بصورة مباشرة على العمل فى المجال البحرى، كذا أهمية المشاركة فى كل من اللجان الفرعية ولجنتى السلامة والبيئة بصورة أساسية.

ثم الإشارة إلى أهم الموضوعات المطروحة حالياً والتى تم مناقشتها وإقرارها بلجنة السلامة البحرية فى مايو 2006 والتى دعا الدول العربية لتفعيلها والموائمة مع متطلباتها وذلك لكل من:

أ- الشركات الملاحية والسفن.
ب- الموانى والسفن.
جـ- المعاهد البحرية.
د- نظم الاتصالات البحرية.
هـ- الإدارات البحرية.

تم عرض لبرنامج التدقيق التطوعى Voluntery Audit Scheme وتم التنويه بأن نتائج التفتيش على الدول سيتم الإعلان عنها على شبكة الإنترنت وستكون منافسة لكل الدول.

وأشار سيادته بأن كافة الموضوعات المستحدثة والهامة التى سيتم طرحه خلال المنظمة البحرية الدولية سيقوم بإصدارها والإعلان عنها كخدمة مجانية وبصفة دورية ربع سنوية - مجمع المنظمة البحرية الدولية من خلال موقعه على شبكة الإنترنت www.amtcc.com باللغة العربية.

2- الورقة الثانية بخصوص مقترح إنشاء مركز إقليمى لمكافحة القرصنة البحرية:

والتى تطرق فيها الربان / هشام وصفى الخبير بالمعهد الإقليمى للأمن البحرى إلى أهمية البحر الأحمر وخليج عدن وأنه يعتبر شريان حيوى لنقل البضائع بين الشرق والغرب ويقوم بتسهيل الإدارات للإمدادات البترولية من المنطقة العربية والإيرانية من منطقة الخليج إلى أوروبا.

كذا الأهمية الإستراتيجية لباب المندب وقناة السويس وتأثيرهم فى حجم التجارة العالمية، وأن التفكير فى إنشاء مركز إقليمى لمكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح بالمنطقة يعتبر أمر هام على أن تتواجد مراكز مراقبة وسيطرة محلية بكل دولة وخاصة فى المنظمة الأكثر تعرضاً لهذه الأعمال وكذا وجود آلية لتأمين مرور السفن وعلى أن تقوم بتنفيذها دول المنطقة.

الورقة الثالثة: الخاصة بمقترح آلية تفعيل التعاون التعاون العربى فى مجال أمن وسلامة النقل البحرى:

وأشار سيادته بأن المنظمة البحرية الدولية عند ظهورها فى عام 1958م ظهرت كمنظمة إستشارية لحكومات الدول الأعضاء، إلا أنها فى الثمانينات تطور دور المنظمة البحرية الدولية من منظمة إستشارية إلى وضع المعايير القياسية للعمل فى المجال البحرى ومع بداية عام 2006 إنتقلت إلى تنفيذ دور جديد وهو الدور الرقابى على الدول تطوعياً بصفة إبتدائية - للتأكد من تنفيذ الدول للمعايير القياسية المنصوص عليها بالإتفاقيات الدولية الصادرة عن المنظمة، وذلك بأن العمل فى المجال البحرى يعتمد كلية على الإلتزام بالمعايير القياسية الدولية.

ثم أوضح سيادته بأن لنقل العرب يقوم على أربعة عناصر:

1- الإدارة / السلطة البحرية.
2- الشركات الملاحية.
3- الموانى والمرافق البحرية.
4- المعاهد البحرية.

وتعكس الإتفاقيات الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية المعايير القياسية لتلك العناصر.

تم التطرق إلى القائمة البيضاء White List وهى تحتوى على أسماء الدول التى قامت سلطاتها البحرية بتنفيذ الإجراءات التى نصت عليها الإتفاقية الدولية وخاصة إتفاقية المعايير القياسية للتدريب وإصدار الشهادات للعاملين بالبحر (STCW) ثم أن عدد الدول التى تندرج أسماؤها فى القائمة البيضاء 13 دولة عربية من أصل 21 دولة وتقع مسئولياتها على الإدارة البحرية للدول فقط.

ثم تحدث سيادته عن القائمة السوداء Black List وكيفية قيام الإتحاد الأوروبى والذى يعتبر من أكبر التجمعات الإقليمية فى العمل البحرى بإنشاء كيان إقليمى للتفتيش الجماعى على السفن الأجنبية المارة بالموانى الأوروبية تمت تحت مسمى مذكرة تفاهم باريس.

وقد قامت مذكرة تفاهم باريس بوضع قواعد ومعايير لحساب الكفاءة الفنية للسفن وتقوم بتجميع نتائج لتفتيشات على السفن والقيام بتصنيف من حيث الكفاءة الفنية وإدراج تلك النتائج فى قائمة أطلقت عليها القائمة السوداء.

ولذلك فإن إدراج أى علم دولة بالقائمة السوداء يقع على عاتق كفاءة عناصر المجال البحرى (الإدارة البحرية - الشركات الملاحية - السفن - المعاهد).

ثم تم تلخيص الموقف الحالى للنقل البحرى العربى فيما يلى:

1- بالرغم من وجود أسماء عدد من الدول العربية بالقائمة البيضاء الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية إلا أن ذلك لا يعكس الواقع الحقيقى للنقل البحرى العربى وذلك لاعتماده بغض النظر عن التطبيق العملى لتلك الإجراءات.

2- توجد أهمية كبرى لمتابعة الشركات الملاحية والسفن والوصول بها إلى المستويات القياسية الدولية للسفينة حتى لا تمنع من دخول الموانى العالمية.

3- وجود عامل عربى يؤثر سلباً على النقل البحرى العربى وهو وجود تنافس عربى لصالح دول العالم الأخرى وخاصة فى مجال تطوير الموانئ بدلاً من أن يكون هناك تكامل بين تلك الدول وقد وصل التنافس السالب إلى موانئ الدولة الواحدة.

4- حلول مشاكل النقل البحرى لا يمكن الوصول إليها بنتائج الحلول الجزئية وسد الثغرات.

ثم قام سعادة الربان/ عماد إسلام بعرض الإستراتيجية المقترحة لتفعيل أداء النقل البحرى العربى من خلال ثلاث محاور رئيسية:

أولاً: التشريعات البحرية.
ثانياً: تفعيل الأداء وتكامله.
ثالثاً: إدارة الأزمات.

والرسم يوضح ذلك

الربان / عماد إسلام
نائب رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى لشئون المنظمة البحرية الدولية




بسم الله الرحمن الرحيم

" وقل أعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون " صدق الله العظيم



وزارة الأستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع ش.ت.م.م

الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M.S

قائمة المركز المالى المعدلة فى 2005/12/31

البيــان	2005/12/31	2004/06/30
الأصول طويلة الأجل:		
الأصول الثابتة	349287.00	309572
يخصم: مجمع الأهلاك	(211138)	(200940)
مشروعات تحت التنفيذ	8433	49042
إستثمارات طويلة الأجل		
إستثمارات فى أسهم شركات أخرى	81049	77049
أصول غير ملموسة		
نفقات مرسملة	17051	17626
مجموع الأصول طويلة الأجل	244682	252349
الأصول المتداولة		
المخزون	30762	28982
عملاء (بعد خصم المخصص)	11238	12005
حسابات مدينة مختلفة	88962	85895
إستثمارات مالية متداولة	28824	
نقدية بالبنوك والصندوق	76392	90654
مجموع الأصول المتداولة	236178	217536
إلتزامات متداولة		
المخصصات	25199	30707
موردين	12361	20936
حساباته دائنة مختلفة	158137	216221
مجموع الإلتزامات المتداولة	195697	267864
رأس المال العامل	40481	(50328)
إجمالى الإستثمار ويتم تمويله	285163	202021
حقوق الملكية		
رأس المال المدفوع	123000	123000
الإحتياطيات	64065	64066
صافى الربح	83143	
مجموع حقوق الملكية	270208	187066
الألتزامات طويلة الأجل		
قروض من البنوك	5346	5346
حسابات دائنة أخرى طويلة الأجل	9609	9609
إجمالى تمويل الإستثمار	285163	202021

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى 2005/12/31

بالألف جنيه

البيــان	2005/12/31	2005/6/30
صافى التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	66784	116326
صافى التدفقات النقدية من النشاط الإستثمارى	(1724)	(20376)
صافى التدفقات النقدية من النشاط التمويلى	(79322)	(82253)
صافى التدفقات النقدية خلال العام	(14262)	13697
رصيد النقدية فى بداية العام	90654	76957
رصيد النقدية فى نهاية العام	76392	90654

قائمة الدخل عن الفترة من 2004/7/1 حتى 2005/12/31

البيــان	2006/2005	2005/2004
إيرادات النشاط	136199	125421
يخصم: تكلفة إيرادات النشاط	(48337)	(43057)
مجمل الربح	87862	82364
يضاف إليه:		
أيرادات أستثمارات مالية	2028	527
مخصصات أنتفى الغرض منها	8462	1771
يخصم منه:		
رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الإدارة	(9800)	(8191)
مصروفات إدارية أخرى		
مخصصات بخلاف الأهلاك	(8500)	(3009)
أعباء وخسائر متنوعة	(46)	(1167)
صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة	80006	72295
المصروفات التمويلية	(2299)	(2213)
فوائد دائنة	2450	1785
صافى أرباح النشاط	80157	71867
يضاف إليه (يخصم منه)		
أرباح (خسائر) فروق عملة	(349)	(290)
إيرادات سنوات سابقة بعد خصم مصروفات سنوات سابقة	(5477)	(2234)
أرباح (خسائر) رأسمالية	1233	
إيرادات وأرباح (خسائر)غير عادية	7579	(1033)
صافى الربح قبل ضرائب الدخل	83143	68310
ضريبة الدخل		18643
صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل	83143	49667

قائمة توزيعات الأرباح عن الفترة المالية المنتهية فى 2005/12/31

بالألف جنيه

البيــان	2005/12/31	أرقام مقارنة
الأرباح القابلة للتوزيع ويتم توزيعها على النحو التالى:	83143	49667
إحتياطيات		
5% إحتياطى قانونى	4095	2483
إحتياطى رأسمالى	1233	
أرباح موزعة		
90% توزيعات للمساهمين	65969	40055
10% توزيعات للعاملين	7331	4450
5% مكافأة أعضاء مجلس الإدارة	3696	2180
توزيعات أخرى		
1% نشاط رياضى	819	497
1% صندوق التمويل والتدريب والتأهيل		

قائمة التغير فى حقوق الملكية فى 2005/12/31

بالألف جنيه

بيــان	رصيد أول المدة	الزيادة	النقص	رصيد أخر المدة
رأس المال المصدر والمدفوع	123000	-	-	123000
الإحتياطيات	64065	-	-	64065
صافى الربح	-	83143		83143
الإجمالى	187065	83143		270208

ملخص الإيضاحات المتممة للقوائم المالية فى 2005/12/31

نبذة عن الشركة : شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم 203 لسنة 1991 ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة : الرائدة فى تداول الحاويات بمينائى الإسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفة ونقلها إلى اللاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 – 2000 Q.M.S كما تم الحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية O: H: S: A:S 18001

الترخيص لمشروع الإسكندرية لتداول الحاويات بمينائى الإسكندرية والدخيلة بمزاولة النشاط بنظام المناطق الحرة إعتباراً من 2005/1/6

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به 200 مليون جنيه ورأس المال المدفوع 123 مليون جنيه موزعة على 24.6 مليون سهم القيمة الإسمية للسهم 5 جنيه.

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى 55.71% القطاع الخاص 4.29% الهيئة العامة لميناء الإسكندرية 40%.

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين 370.20 مليون جنيه كما بلغت حصة المساهمين فى التوزيع مبلغ 65.969 مليون جنيه بواقع 2.68 جنيه للسهم طبقاً لقائمة التوزيعات فى 2005/12/31

السياسات المحاسبية : يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقاً لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم 204 لسنة 2001 ووفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية.

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابتة : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد.

الإستثمارات : تساهم الشركة بإستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، آمون، ممفيس) للنقل البحرى وكذلك إستثمارات فى رأسمال الشركة المصرية للمشروعات المتكاملة "ترجمان جروب"

إثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية: تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات فى 2005/12/31 .

رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية
محاسب / صباح عبد الفتاح مجاهد

رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور

ملخص تقرير مراقب حسابات الشركة

السادة مساهمى الشركة : قمنا بمراجعة القوائم المالية المعدلة لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع شركة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام القانون 203 لسنة 1991 والمتمثلة فى قائمة المركز المالى فى 2005/12/31 بإجمالى إستثمار بنحو 285.163 مليون جنيه وقائمة الدخل بصافى ربح نحو 83.143 مليون جنيه وكذا قائمتى التدفقات النقدية والتغير فى حقوق الملكية فى ذات التاريخ والتى إستخرجت منها القوائم المالية هى مسئولية إدارة الشركة، وتنحصر مسئوليتنا فى إصدار تقرير عن هذه القوائم فى ضوء فحصنا المحدود لها

تم فحصنا وفقاً لمعيار المراجعة المصرى الخاص بالفحص المحدود، ويتطلب هذا المعيار تخطيط وأداء الفحص للحصول على تأكيد مقبول بأن القوائم المالية لا تحتوى على أخطاء مؤثرة، وتقتصر أعمال الفحص المحدود على تطبيق الإجراءات التحليلية على البيانات المالية والحصول على المعلومات من مسئولى الشركة وهو بهذه الصورة أضيق نطاقاً من إجراءات المراجعة التى تجرى طبقاً لمعايير المراجعة المصرية بغرض أبداء الرأى على القوائم المالية وبالتالى فإننا لا نبدى مثل هذا الرأى.

القوائم المالية المختصرة المرفقة تتفق – فى جوانبها الهامة – مع القوائم المالية الكاملة للشركة عن الستة أشهر المنتهية فى 2005/12/31

ومن أجل الحصول على تفهم أشمل للمركز المالى للشركة فى 2005/12/31 ونتائج أعمالها وتدفقاتها النقدية عن الفترة المنتهية فى ذلك التاريخ وكذا عن أعمال مراجعتنا، يقتضى الأمر الرجوع إلى القوائم المالية للشركة عن الفترة المنهية فى 2005/12/31.

وبناء على الفحص المحدود الذى قمنا به للقوائم المالية المشار إليها وما تم إبلاغه للشركة بتقريرنا المرفق بكتاب الإدارة رقم 79 بتاريخ 2006/2/9 لم يتبين لنا وجود تعديلات جوهرية أو مؤثرة على القوائم المالية المذكورة بخلاف ما ورد بالكتاب المشار إليه

مراقبا الحسابات
محاسب/ محمد طاهر حفظ الله — محاسب/ حسن على المنجو

مدير عام
نائب مدير الإدارة
محاسب/ السيد أحمد الخياط

وكيل الوزارة
القائم بأعمال مدير الإدارة
محاسب/ أسحق عمر مرسى





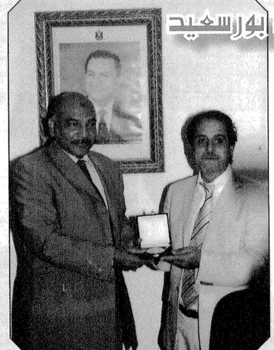
ميناء بورسعيد يحتفل باستقبال
رالى اليخوت السابع عشر



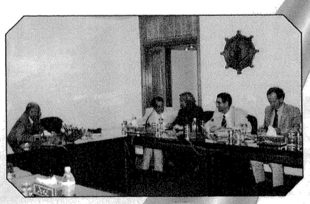


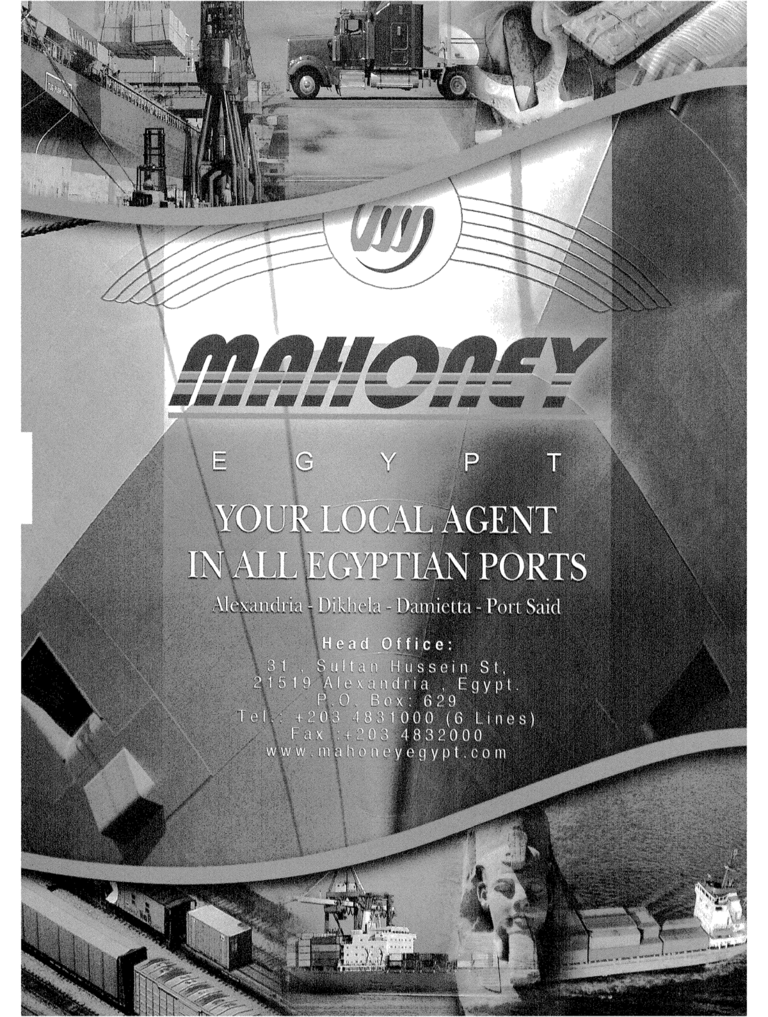






إستقبل السيد اللواء بحرى/ شيرين حسن محمود
الوفد الأسبانى الذى قام بزيارة الميناء




MAHONEY
EGYPT
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com



No. 1 in Paints

أستاذ / سمير حجازي مدير مبيعات الدهانات البحرية يوتن مصر يوقع العقد مع الشركة الأوكرانية

وقعت شركة المهندس يوتن للبويات والدهانات البحرية عقد توريد الدهانات البحرية مع شركة UURSPETSEXPORT الأوكرانية

واللازمة لدهان السفينة طراز RORO بحمولة إجمالية قدرها 10000 طن و التى يتم بنائها بشركة ترسانة الإسكندرية بالتعاون مع الجانب الأوكرانى

وتنتهز شركة المهندس يوتن للدهانات الفرصة لتهنئة القوات المسلحة بتدشين سفينة النقل "الحرية 2"

كما تتقدم الشركة بخالص الشكر والتقدير

للشركة المصرية لإصلاح وبناء السفن

على الثقة الغالية التى أولتها إياها بإستخدام دهاناتها الفائقة الجودة والمصنعة محليا بمصنع الشركة بمصر حيث تتميز الدهانات البحرية لشركة المهندس يوتن بإستخدام خامات صديقة للبيئة ومطابقة للمواصفات العالمية من شركة يوتن الأم بالنرويج نظراً للأهمية الاستراتيجية لهذه الدهانات من حيث أهمية الحفاظ على أبدان السفن وزيادة كفاءة طاقتها وسرعتها

بقلم/ عبد السلام السيد أحمد

قدمت وزارة النقل مشروعاً إلى لجنة الصناعة فى مجلس الشورى طالبة تعديل المادة الثانية من القانون رقم 152 لسنة 1980 الخاص بإنشاء الهيئة القومية لسكك حديد مصر والتى تنص على «تختص الهيئة دون غيرها» بإنشاء وتشغيل شبكات السكة الحديد، وقد طالب التعديل شطب كلمتى «دون غيرها» حتى تتمكن الهيئة من فتح المجال للمشاركة، وتوفير فرص جديدة للإستثمار فى أنشطة الهيئة، وتهيئة المناخ لجذب الإستثمارات فى الأعمال التى تتولاها..

لقد أثار طلب شطب هاتين الكلمتين التخوف بين أعضاء المجلس من أن يؤدى ذلك إلى بيع السكة الحديدة وخصخصة القطارات، وقد واجه أحد الأعضاء وزير النقل بأنه جاء من القطاع الخاص ليبيع القطارات، وبهدوء كان رد الوزير أنه فعلاً جاء من القطاع الخاص ليرعى حق الله وحق القطاع العام بمفهوم القطاع الخاص، وأنه يخاف على المال العام مثل خوفه على المال الخاص.

وكانت جلسة مناقشة موضوع سكك حديد مصر من الجلسات الساخنة لمجلس الشعب باعتباره المرفق الحيوى الذى بدأت فكرة إنشائه فى عهد عباس الأول، وتم إفتتاح خطة بين القاهرة والإسكندرية عام 1856 فى عهد سعيد باشا ليكون ثانى سكة حديدة فى العالم بعد إنجلترا، وقد شهد هذا المرفق - الذى كانت تعمل قطاراته بالبخار - منذ إنشائه النمو الذى جعله من أهم وسائل المواصلات.

لا خصخصة.. لسكك حديد مصر



لا خصخصة للسكك الحديد

أعلن المهندس محمد منصور وزير النقل أمام أعضاء مجلس الشعب أنه لا خصخصة للسكك الحديد القائمة ولا مساس لأصول الهيئة القومية، إلا أنه سيتم إشراك القطاع الخاص فى الخطوط المراد إنشائها فى المجمعات الجديدة للوفاء باحتياجات المواطنين، وبناء على رغبة نواب البرلمان خاصة وأن خسائر هيئة السكة الحديد وصلت إلى حوالى 1.2 مليار جنيه سنويًا.

موافقة مجلس الشعب

لقد وافق مجلس الشعب بصفة نهائية على مشروع قانون بتعديل بعض أحكام قانون إنشاء الهيئة القومية لسكك حديد مصر للسماح للمستثمرين بإنشاء وتشغيل خطوط وشبكات السكك الحديدية الجديدة فى إطار عقود إلتزام لا تزيد مدتها على 99 عاماً، وأعطى المشروع لمجلس الوزراء حق إصدار قرارات بتجديد وأحكام الإلتزام وحصة الحكومة فيها، وتحديد وسائل الإشراف والمتابعة الفنية والمالية التى تكفل حسن سير المرافق.

آراء واقتراحات

صرح أعضاء مجلس الشعب بآرائهم واقتراحاتهم بالنسبة لهذا المشروع حيث:

* حذر الدكتور زكريا عزمى من زيادة فى الأسعار لأن السكة الحديد تخدم محدودى الدخل، ولابد من الحفاظ على هذه الفئة لتحقيق الاستقرار الاجتماعى، وأيد قيام القطاع الخاص بإنشاء خطوط جديدة فى المجتمعات العمرانية الجديدة.

* أشار الدكتور مصطفى السعيد إلى أن المشروع فيه مخاطر كثيرة تختلف عما أعلنه وزير النقل لأنه يسمح بخصخصة الهيئة عن طريق السماح بالتخلى عن الإدارة ومنح خطوط لبعض الشركات.

* أكد الدكتور مفيد شهاب على أن الحكومة سيكون لها الحق فى تحديد شروط وقواعد الإلتزام وحصتها بجانب السياسات التسعيرية.

* قلل كمال الشاذلى من أهمية هذا القانون الذى يعتمد على القطاع الخاص فى إحداث التطوير الذى يعتبر مسئولية الدولة، وطالب بعرض الدراسات الخاصة بإنشاء الخطوط الجديدة على نواب البرلمان وتأجيله إلى الدورة البرلمانية القادمة.

* ذكر المهندس أحمد عز أن الحساب الختامى للهيئة عن السنة المالية الماضية أظهر خسائر حوالى 1.8 مليار جنيه، وتبين عدم قدرة الهيئة على تمويل أعمال التطوير والتحديث، وطالب بإشراك القطاع الخاص مع القطاع العام لتحقيق وتنفيذ الإستشارات المطلوبة مع وضع شروط معينة لتنفيذ الخطوط الجديدة.

* دعا الدكتور عبد الأحد جمال الدين إلى إعادة المشروع إلى لجنة النقل والمواصلات لمزيد من الدراسة.

* اعترض مصطفى بكرى على المشروع وطالب بتخفيض مدة الإلتزام إلى 33 سنة فقط مع إشراف الدولة على الهيئة ورقابتها فى الأسعار.

مهندس محمد منصور
وزير النقل المصرى

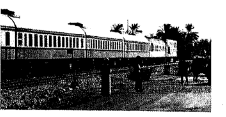
* أشار محمد الجزار إلى فشل تجربة خصخصة السكك الحديدية الانجليزية، مؤكداً إمكان اللجوء إلى تدابير أخرى لتوفير التمويل اللازم للهيئة.

* طالب محمد البلتاجى بأن ينص فى العقد على أن تكون الشبكات والخطوط التى سيقوم المستثمرين بإنشائها وفق عقود الإلتزام ولا علاقة لها بالشبكات والخطوط الأهلية.

* أكد حيدر بغدادى ضرورة قيام أجهزة الإعلام بإظهار أن التعديلات لم تأت من أجل بيع السكك الحديدية ولكن للتحسين، ووافق على مشروع القانون.

* أشار مختار المعيدى إلى أن مرفق السكك الحديدية يمس المواطنين خاصة البسطاء، وطالب بتوفير الاعتمادات اللازمة لتطوير المرفق الهام.

* أشادت سناء البنا بتقنين دخول القطاع الخاص فى إنشاء شبكات وخطوط السكك الحديدية الجديدة، وطالبت بإنشاء شركات مختلطة مع المستثمرين الأجانب لرفع كفاءة المرفق.



شعبة خدمات النقل الدولى



صدرت المكاتبات التالية من السيد/ عبد العال على عضو مجلس الإدارة وأمين الصندوق و رئيس لجنة الجمارك والضرائب بشعبة خدمات النقل الدولى وهذا نصها:-

السادة الأفاضل / أعضاء شعبة خدمات النقل الدولى

تحية طيبة وبعد،،

المهمة التنفيذية الأولية لتطوير الجمارك

نتشرف أن نحيط سيادتكم علماً بأن جمعية رجال أعمال إسكندرية نظمت لقاء مع السادة:

الأستاذ/ سيد أبو القمصان رئيس قطاع السياسات الخارجية - وزارة التجارة

الأستاذ/ جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك - وزارة المالية

السيد اللواء/ محمد البنا رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات

السيد اللواء/ إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية

السيد وكيل أول وزارة النقل

وقد تلاحظ خلال هذا اللقاء حرص السادة المسئولين على التأكد على تسهيل التجارة بالمفهوم الشامل وهو كيف تصل السلعة المستورد بأقل تكلفة ممكنه وفى أقل وقت ممكن وأمنه للمستهلك بمفهومه الشامل (تاجر - مصنع - مستهلك نهائى) كمفهوم منظمة التجارة العالمية ومنظمة الجمارك العالمية.

وخلال هذا اللقاء تم مناقشة الموضوعات التالية:

1 - إنشاء لجنة من رجال الأعمال والمسئولين الحكوميين عن تسهيل التجارة تجتمع دورياً لحل أى مشاكل قائمة.

2 - دعم خدمات الترانزيت كوسيلة لخلق فرص عمل فى محيط منطقة الإسكندرية.

3 - العمل على إزالة التداخل الحالى فى أنشطة الجهات المختصة بفحص و إختبار السلع حيث أن هناك أنواع من الفحص والإختبار تتم أكثر من مره فى جهات مختلفة لكى يتحقق تسهيل التجارة ينبغى أن تعمل الجهات الرقابية وفقاً للمفاهيم التالية : تبسيط الإجراءات - الشفافية - توحيد المعايير فى كافة المنافذ والموانى - توافر قواعد معلومات كاملة.

- أذا كانت هناك جهات أخرى مثل الزراعة و الصحة و.. تقوم بفحص و إختيار السلع فإنه ينبغى أن تكون الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات هى المسئولة عن إصدار شهادة الفحص.

- يقترح تقسيم العمل بحيث تتولى معامل وزارة الصحة فحص وإختيار الإنتاج المحلى من السلع الغذائية فى حين تقوم الهيئة العامة على الصادرات والواردات بفحص السلع الغذائية المستوردة.

- لجنة التظلمات تجتمع مرة كل أسبوع ومطلوب النظر فى أن تجتمع كل ثلاثة أيام حتى لا يتأخر الإفراج عن السلع.

- لماذا لا تكون هناك معامل معتمده (حكومية أو غير حكومية) - غير معامل الهيئة لتخفيف الضغط عليها وتحقيق السرعة فى إجراء الفحص والإختبار.

- مطلوب الإهتمام بالعنصر البشرى فى مختلف الجهات الرقابية ورفع قدراته على القيام بواجباته وجمعيات رجال الأعمال على إستعداد للمساعدة فى الشأن.

4 - تنفيذ التعديلات التى تمت على الملحق رقم (8) الخاص بالسلع الخاضعة للرقابة والفحص.

5 - سرعة تنفيذ نظام إدارة المخاطر فى مختلف الجهات الرقابية.

6 - النموذج الأحصائى هو تكرار لبيانات الإقرار الجمركى الأمر الذى يتطلب الإقتصار على نموذج واحد.

- ضرورة العمل على أن تكون هناك قاعدة بيانات قوية بمصلحة الجمارك لتكون أساس لتسهيل التجارة.

- ضرورة أن تكون البيانات والأحصائيات المتوافره فى مختلف الجهات واحدة و دون إختلافات صارخة

7 - هناك العديد من الشركات فى الإسكندرية التى تقوم بتصدير سلع زراعية أنتجت فى مناطق أخرى فى مصر . ولاستصدار شهادة الزراعية ينبغى الحصول عليها من المنطقة التى تمت بها الإنتاج ويتطلب ذلك الانتقال من الإسكندرية لهذه المنطقة لماذا لا يتم تسهيل هذا الإجراء بأن يتم فى الإسكندرية خاصة وأن تكنولوجيا وسائل الأتصالات الحديثة والميكنة يمكن تتيح ذلك.

8 - إختبار الأشعاع يستغرق وحده (48) ساعة لماذا لا يعاد النظر فى هذا الأختبار ؟ ولماذا لا يتم إستعراض ما تم خلال السنوات العشر الماضيه وعلى أساس إنه لم تظهر أى حالات تبرر إستمرار هذا الأختبار فإنه يمكن النظر فى إلغائه.

9 - لابد من تطوير نظام النقل فى مصر بحيث تكون هناك إمكانيه لقيام نقل متعدد الوسائط كهدف إستراتيجى.

10- ضرورة تعريف رجال الأعمال بالإتفاقيات التجارية التى تبرم مع مختلف الدول حتى يمكنهم الأستفادة منها - ضرورة تفعيل دور اللجان المشتركة مع مختلف الدول بحيث يمكن لرجال الأعمال المصريين الأستفادة منها.

- ضرورة العمل على توحيد النظم والإجراءات المتبعه فى الدول الأخرى (خاصة العربية والأفريقية) التى تتعامل مصر معها تجارياً فيما يتعلق باشتراطات النقل ، وقواعد المرور ... ألخ.

11 - تفعيل الإتفاقيات التى عقدتها مصر مع دول أخرى (مثل اليونان) فى مجال نقل البضائع بحيث تتيح أيضاً لوسائل النقل المصرية العمل بحريه فى هذه الدول حيث أن وسائل النقل الأوروبية مثلاً تعمل بحرية فى مصر وتستهلك الطرق والكبارى والوقود فى حين لا تستطيع وسائل النقل المصرية أن تتمتع بنفس هذه الحقوق فى الدول العربية.

12 - رجال الأعمال يأملون عندما يصدر قانون الجمارك الجديد أن يعالج المشاكل "العصرية" التى استجدت حديثاً.

13 - بالنسبة للحالات التى تستلزم العرض على جهاز حماية البيئة فإنه نظراً لتواجد الجهاز فى مدينة القاهرة غالباً ما يستغرق العرض على الجهاز وإصدار الموافقة حوالى أسبوع ومطلوب وضع نظام للأسراع فى أستصدار الموافقة وذلك فى إطار سياسة العمل على سرعة الإفراج عن السلع فى الموانى والمنافذ البحرية.

14 - فى الحالات التى يتعين تبخير السلعة أو لصق بطاقة البيانات فانه نظراً إلى أن بعض المصدرين الأجانب يرفضون القيام بذلك فانه يرجى الموافقة على إمكان قيام المستورد بأداء هذه المعالجات على نفقة المستورد.

15 - أعادة النظر فى قرار ضرورة الشحن من بلد المنشأ للسلع الاستهلاكية المستوردة بغرض الاتجار.

وفى نهاية اللقاء أكد السادة المسئولين على التالى:

السيد اللواء محمد البنا :

- سيتم حل جميع مشاكل الفحص نهائياً بالتنسيق والتعاون بين الهيئة والمتعاملين معها.

السيد الأستاذ/ جلال أبو الفتوح:

- الأهتمام بتجارة الترانزيت وإنشاء الموانى الجافة لتكون الوجهه النهائية للبضائع حتى تكون الموانى معابر للبضائع وليس لتخزينها.

- إنشاء مستودع بيانات بالجمارك لجميع الجهات العاملة معها.

- السيد وكيل أول وزارة النقل:

تطوير شبكات النقل البرى - السكه الحديد - النقل النهرى

السيد اللواء / رئيس هيئة الإسكندرية

- تفعيل تجارة الترانزيت بميناء الإسكندرية فى أقرب وقت ممكن

- تطبيق المنظومة الالكترونية وتكنولوجيا المعلومات بين جميع الجهات العاملة بالميناء.

- إنشاء 4 مناطق لوجستيه تضم جميع الأجهزه العاملة بالميناء لإتمام الإجراءات على الرسائل فى نفس الوقت

مع خالص تحياتى ،،،

رئيس لجنة الجمارك و الضرائب
عضو مجلس الإدارة
عبد العال على

كما صدرت المكاتبة التالية أيضاً:

السادة الأفاضل/ أعضاء شعبة خدمات النقل الدولى

تحيه طيبة وبعد،،،

السداد الإلكترونى للرسوم الجمركية

نظمت لجنة الجمارك بجمعيه رجال أعمال إسكندرية بالاشتراك مع مصلحة الجمارك وشركة بنوك مصر للتقدم التكنولوجى ندوة عن السداد الالكترونى للرسوم الجمركية عن طريق البنوك بموجب طلب (مرفق نموذج الطلب)

بدلا من إصدار شيكات مصرفية أو شيكات مقبولة الدفع والبنوك التى أشتركت فى هذه المنظومة الإلكترونية حتى الآن هى :-

- البنك الأهلى - بنك مصر - البنك التجارى الدولى CIB - بنك إسكندرية التجارى والبحرى - البنك العربى الأفريقى الدولى

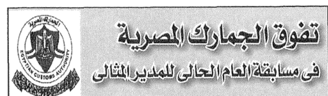
وسوف تنظم لجنة الجمارك بالشعبة ندوة بالقاهرة وأخرى بالإسكندرية لأعضاء الشعبة فى أقرب وقت ممكن .

* لمزيد من التفاصيل يرجى الاتصال بالاستاذ الدكتور / محسن الشماع مدير تطوير الأعمال بشركة بنوك مصر .

تليفون القاهرة : 02/5793070 فاكس : 02/5793071

مع خالصه تحياتى ،،،

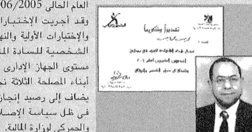
رئيس لجنة الجمارك و الضرائب
عضو مجلس الإدارة
عبد العال على



تفوق الجمارك المصرية
فى مسابقة العام الحالى للمدير المثالى

فى إنجاز جديد للجمارك المصرية حقق أبناءها تفوقاً جديداً بالإضافة إلى ما سبق تحقيقه لهم من تكريم منظمة الجمارك العالمية لبعض قيادات الجمارك وعلى رأسهم جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك.

حيث قامت وزارة المالية بترشيح ثلاثة من الجمارك المصرية وهم محمد حسن محمود حسن رئيس قطاع المنطقة الشمالية والغربية وحسن عبد العزيز النشار رئيس الإدارة المركزية لشئون مكتب رئاسة المصلحة ومحمد محمد سالم رئيس الإدارة المركزية لجمارك القاهرة فى مسابقة إختيار المدير المثالى والتى تنظمها وزارة الدولة للتنمية الإدارية عن العام الحالى 2006/2005.



وقد أجريت الإختبارات التحريرية والإختبارات الأولية والنهائية والمقابلة الشخصية للسادة المتقدمين على مستوى الجهاز الإدارى للدولة وحقق أبناء المصلحة الثلاثة نجاحاً وتفوقاً يضاف إلى رصيد إنجازات المصلحة فى ظل سياسة الإصلاح الضريبى والجمركى لوزارة المالية.

إفتتاح ممر الشهيد

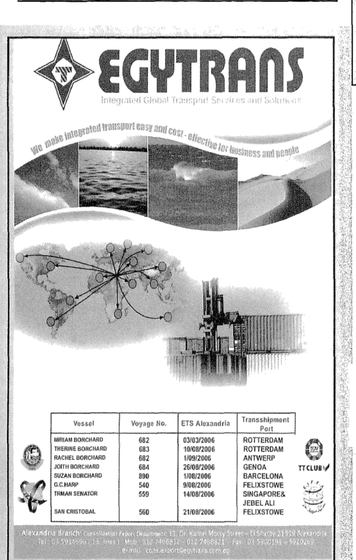

اللواء أ.ح/ محمد الديب

تم تتويج أنشطة وأعمال جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل برئاسة اللواء أ.ح/ محمد الديب فى نصف العام بإفتتاح ممر الشهيد الذى أنشئ من أموال الشهيد/ باسم الكاتب نجل اللواء/ محمد الكاتب وهو ممر تم إنشاؤه وتجهيزه للمشاة من محطة ترام محمد محفوظ مخترقاً مجموعة عمارات الضباط من غرب حديقة النجمة القبلية وحتى الطريق رقم (4) المؤدى لمسجد الشهداء ويعتبر الممر تحفة فنية مدرّجة مضيئة.

وقد شرف افتتاح الممر بحضور مندوب السيد / قائد المنطقة الشمالية العسكرية والسيد/ مدير صندوق اسكان أفراد القوات المسلحة والسيد/ رئيس حى شرق الإسكندرية واللواء أ.ح/ فؤاد يس مؤسس الجمعية واللواء بحرى أ.ح/ على عادل رئيس لجنة الإشراف على مسجد الشهداء.

هذا فضلاً عن الأعمال التى تم إنجازها خلال النصف الأول من هذا العام من سفلته للطريق رقم (4) والطريق رقم (1) وإضافة (23) كشاف لزيادة شدة الاستضاءة بالمنطقة ورش الحشرات الطائرة مرة كل 15 يوماً مجاناً وتغفير العمارات ضد الحشرات الزاحفة بمقابل 40 جنيهاً للعمارة وإقامة إحتفالية الأسرة فى ربيع 2006 وتكريم المثاليين فضلاً عن توفير فاكس لخدمة السادة القاطنين.

كل ذلك بالإضافة إلى الدورية الراكبة على مدار الساعة التى أنهت مشكلة الباعة الجائلين والخنطور والكارو ولعب الكرة والتسول والتسكع وحدّت من حوادث السرقة وعملت على تنظيم المرور.



Aqaba.

In 2001 the Jordan government set up the Aqaba Special Economic Zone (ASEZ) in place of the Aqaba Free Port, with the intention to make of the port of Aqaba a liberalized, tax beneficial and tax-free multi-sectorial area. By streamlining the administrative systems better and creating a simplified business environment, new investments were attracted, and the share of the private sector increased, in all aspects of this local development.

Ecu-Line Antwerp offers a weekly groupage service to Aqaba. They can also offer oncarriage possibilities upto Amman, to the Free zones of Saheb, Al Qastal, Zarqa and Al Hassan Industrial City (Irbid).



معدلات قياس الأداء
لقطاع جمارك المنطقة الشمالية والغربية عن شهر يونيه 2006

البيان	عدد البيانات الجمركية	متوسط زمن الإفراج				طرق التقيم		عدد الظلمات	التحكيم
		متوسط العمل الجمركى	متوسط العمل جهات العرض	متوسط وقت صاحب الشأن	الإجمالى	مادة أول	أخرى		
المركز الجمركى المطور	917	1.53 ساعة	19.37 ساعة	39.83 ساعة	60.73 ساعة	911	6	1	
الإدارات المركزية التابعة	11977	1.20 يوم	1.23 يوم	1.26 يوم	3.69 يوم	9838	2139	53	15

البنوك والتمويل الإستثماري أساطيل السفن

بقلم/ سمير معوض
المستشار الإقتصادي للمنطقة الحرة سابقاً

أولا: أهمية صناعة تمويل السفن:

هذه الصناعة الدولية نشاطاً والقومية فى قطاع إقتصادى يعد من أهم القطاعات المنتجة للخدمات المصدرة للأسواق الدولية تعد صناعة يعتمد الإستثمار فيها على مدى التفهم لضرورة إدماجها فى عمليات إعادة تأهيل وهيكلة خريطة محاور التنمية والنمو فى مصر بما يعزز من دور هذه الطاقة الإنتاجية التى تحقق تدفق الصادرات الخدمية للعالم الخارجي من جانب وورود فيض من العملات الأجنبية للإقتصاد القومى من جانب آخر.

غير أن هذا الإستثمار طويل الأجل يرتكز على عدة مفاهيم عملية ذات جدوى لا تحتمل الإرجاء. وأهم هذه المفاهيم هو التناظر المتوازن ما بين وظيفة التمويل ودور الإستثمار. فالتمويل لشراء سفن من جانب البنوك يعد إستثماراً لأرصدة الأموال المتراكمة لديها دون إستخدام أو توظيف إقتصادى مجد. وشراء السفن من جانب الملاك القائمين أو الملاك الجدد يعد إستثماراً تنموياً يوسع من رقعة الأصول والطاقات الإنتاجية. ومثل هذه العلاقات التعاقدية لا يمكن قياسها أو حسابها على نحو رقمى بحت بل يحكمها روح ومعيار الجدية والشفافية والاطارات التفاهمية ما بين ملاك السفن المستثمرين والبنوك الممولة.

ومن قبيل الجدية والشفافية فإن البنوك و/ أو مؤسسات التمويل التى تميل إلى الاستيثاق من أن السفينة المشتراة سواء أكانت جديدة أو مستعملة تساوي بالفعل قيمة القرض التمويلى الذي منح من أجل شرائها وأنه لن تكون هناك فاتورة باهظة الكلفة لمتطلبات الصيانة والاصلاح مما يؤثر سلباً على العمر الإنتاجى للأصل المشترى (السفينة) بالإضافة إلى حقيقة عمر السفينة وحالتها الفنية وقيمتها السوقية الحقيقية ومستواها التكنولوجى.

وفى هذا الصدد أيضاً فالجهة المقرضة / الممولة من صلاحياتها التأكد من طراز السفينة (Ship Type) المزمع شراؤها وفئتها (Class) والعلم الذى تحمله (Flag) . وما هى الجهة التى تولت عملية التقييم سواء أكانت سمساراً (Shipbroker) أو فريق سماسرة البيع والشراء (Sale and purchase broker) الذين بوسعهم تحديد القيم الدقيقة العادلة فى هذا الشأن.

ثانياً: معايير تملك السفن ومبررات تمويلها:

ومن المعروف أن هناك معايير واضحة وقاطعة يتعين على المقترض والمقرض أن يتحرياها عند الشروع في شراء السفينة التى يراد تملكها.

1- ما هى طبيعة نشاطه التجارى فى ميدان النقل البحرى والتجارة البحرية الدولية وما هى المناطق الجغرافية التى ستعمل فيها السفينة.

2- وما هى الخيارات أو الاحتمالات الأخرى للنقل التجارى البحرى التى يمكن أن تستخدم فيها السفينة.

3- وما هى المواصفات المثلى الفنية للسفينة وآلاتها (Machinery) وتجهيزاتها (Equipment) .

4- الثمن العادل المقوم تقويماً فنياً ومالياً سليماً الذى ينبغى دفعه مع الأخذ بعين الاعتبار حوجفة السفينة (Dry-docking) أى إدخالها إلى الحوض الجاف لاجراء بعض التعديلات أو التحورات عليها (Modifications) إذا لزم الأمر.

5- هذه المهام هى فروض لازمة على مستوى الاشتراطات التمويلية من الأصوب أن يتكفل بها رجل الأعمال الذى يعزم على شراء سفينة - فإن أخفق فى الالتزام بتوليها سيبادر البنك المقرض أو المؤسسة التمويلية إلى القيام بها ضماناً لمأمونية القرض (Reliability) .

وإلى جانب هذه الخطوات المبدئية التى يقوم بها المشترى للتيقن من المواصفات الفنية والتثبت من ملاءمة السفينة المحتمل شراؤها لمتطلباته. فإن عليه أن يقوم بالتحقق من شروط أخرى لابد من توافرها:

1- مراجعة سجلات هيئات التصنيف الدولية الحالية والسابقة وما تتضمنه من تقارير الحوجفة (Dry-docking) والمذكرات المتعلقة بفئة (تصنيف) السفينة ومطالبات شركات التأمين والمؤمنين البحرين (Underwriters) إذا أتيح ذلك.

2- القيام بفحص شامل على وداخل السفينة لبنيانها والمعدات والتجهيزات ومراجعة دورات الصيانة التى تمت للسفينة وسجلات ما تم من معاينات. مع وجوب أن يتضمن الفحص الخزانات الجافة وخزانات مياه الصابورة بواسطة فنيين هندسيين وخبراء فى نظم تشغيل السفن.

3- مراجعة نظام الإدارة على ظهر السفينة فيما يتعلق بالصيانة وأسلوب العمل المتبع. وكذلك السجلات التى توضح عدم التمسك المنتظم بأنظمة إدارة السلامة الدولية ISM Code non-Conformity (records).

4- والوقوف على نهج القدرة والكفاءة (Capability approach) يمكن للمشترى أن يقوم بزيارة لمقر مكاتب مالك السفينة (البائع) للتيقن من نجاعة نظام الإدارة وأسلوب الإدارة الفنية لطاقم السفينة بحثاً عن الكيفية التى تدار بها السفينة.

5- الاستعانة بقاعدة البيانات التى تفصح عن أعطال الآلات والمعدات للإستعراف على التجهيزات على ظهر السفينة التى تثبت أنها باهظة تكاليف الاصلاح أو الاستبدال فى المستقبل. ويمكن من ثم الاستعانة بقاعدة البيانات هذه للتزود بتفاصيل حالات العطل المماثلة فى السفينة لمعرفة طبيعة ومدى وتكلفة والوقت الذى سيستغرقه الاصلاح.

6- بعد التأكد من الحالة المادية (الفيزيقية) للسفينة يتم إجراء التقدير الفنى لتحديد ما إذا كانت الحالة ملائمة لعملية البيع والشراء المنتوية (Trade).

7- أن يقوم المشترى بعملية مراجعة للسوق البحرية لمعرفة مدى ملاءمة سعر السفينة.

8- إستقصاء مدى دقة التقويم / التثمين المبنى على أساس العوامل والعناصر وثيقة الصلة بالموضوع التى تعين على المقارنة ما بين السفينة ومثيلاتها الأخريات.

ثالثاً: تمويل سفن جديدة تحت الإنشاء:

تكاد تكون المعالم الإرشادية (Parameters) التى يجرى توخيها فى شراء السفن القائمة (Existing Tonnage) هى ذاتها التى تطبق فى إقتناء السفن الجديدة (Newbuildings) إلا أن هناك بعض الإحترازات التى لا ينبغى تجاوزها وهى:

1- فى مرحلة التصميم من المستحسن التعويل على قاعدة معلومات أعطال الآلات البحرية لإختيار الطراز الأنسب للسفينة تحت الإنشاء ومدى ملاءمة هذه الآلات لطبيعة المهام التى ستقوم بها.

2- إستمداد المشورة فيما يتصل بالجوانب التجارية والإدارية والفنية ودراسة أحوال العاملين على السفينة وفاعليتهم (Ergonomics) بشأن السفينة التى يراد بناؤها. مع الأخذ فى الإعتبار أسلوب الإدارة المنتهج فى الشركة التى ستمتلك السفينة ومستوى المعارف العملية لطاقم البحارة الذى سيعمل عليها.

3- ولكون السفينة تبنى عادة فى ترسانة دولة أجنبية ذات لغة وثقافة مغايرة فمن الأجدى الإستعانة بممثل من ذات الدولة لحماية مصالح المقترض. وكذلك يفضل تكليف شخص محترف للقيام بمهام ضابط عمل للمشروع (Project Manager) وتولى مهام ضابط الاتصال ما بين بناء السفينة ومالكها.

4- فى حالة عدم قيام ترسانة بناء السفن بتزويد السفينة قيد الإنشاء من لدنهم بالماكينات والمعدات يمكن لمالك السفينة أن يقوم بنفسه عن طريق مختصين بفحص هذه الماكينات والمعدات قبل أن يشحنها موردها إلى الترسانة. ويحقق ذلك تلافى أى معوقات لاحقة بالإضافة إلى خفض التكاليف الإضافية.

5- ومن بديهيات الأمور فإن أى راغب فى شراء سفينة مستعملة أو جديدة سيزيد من إيلاء كل هذه المعايير والضوابط عنايته لأن أى مصروفات إضافية سيتحملها ستكون طفيفة إذا قورنت بكلفة بناء السفينة. وفى كل الأحوال فإن هذه المصروفات الإضافية تعد استثماراً شأنها شأن السفينة. هذه التصرفات تعد حماية أكيدة للغرض التمويلى وحماية لمشترى السفينة والبنك المقرض.

رابعاً: التمويل وأهميته لامتلاك أسطول بحرى تجارى:

كل شيء الآن فى عوالم الإقتصادات الدولية يتجه بسرعة تتضاعف على نحو حثيث للإنضواء تحت مظلة العولمة لاسيما قطاعات إقتصاد صناعة التجارة البحرية والنقل التجارى البحرى وصناعة الخدمات اللوجستية البحرية والمينائية، إذ أن قانون التطور ينص على أنه ليس ثمة شيء ثابت فى الوجود الإنسانى وفى مجالات الأعمال والإقتصاد سوى المتغيرات.

ومصر بطبيعة موقعها الجغرافى وموضعها الإستراتيجى فى هذا المضمار تتمتع بمقومات وديناميات قلما توافرت لدولة أخرى بذات القدر. فمن حيث الموقع الجغرافى فهى تشاطئ وتساحل البحرين المتوسط والأحمر وخليجى السويس والعقبة وأهم ممر تجارى وملاحى على سطح الكرة الأرضية وهو قناة السويس.

وعلى مستوى الموضع الإستراتيجى (Strategic Site) فهى دولة بحرية بامتياز. ودولة محورية الأهمية فى نسيج شبكات تدفقات المبادلات التجارية العولية. وموقعها البؤرى هذا له ثقل راجح فى موازين إستراتيجيات التعاون الدولى بإعتبارها

تابع/ البنوك والتمويل الإستثماري لأساطيل السفن

محطة مرور بالغة الأهمية. بيد أن حسابات الثوابت لا يمكن لها أن تباشرها نفوذها دون الإلتفات إلى معادلات المتغيرات التي يتمثل تأثيرها في الإعتبارات التالية:

1- كل من هو على علم ببواطن الأمور في مجال الإقتصاد البحري يدرك إدراكاً قاطعاً أن هناك تحولات عظيمة تحدث وسيتوالى حدوثها في الحاضر والمستقبل فيما يخص الأفعال وردات الأفعال في ساحة الدورات الإقتصادية في صناعة النقل البحري (Shipping Cycles) إلا أن هذا الإدراك لا يزال متلبثاً عند عتبة ردود الأفعال النظرية. وبذلك بقي نصيبنا من كعكة التجارة البحرية العولية أقل بمراحل من الإستثمارات الجغرافية والإستراتيجية في الموقع والموضع. ويكاد يتعادل مع إستثماراتنا البشرية والمالية والتكنولوجية والإدارية التي ما فتئت تنظر إلى قطاع صناعة النقل البحري وخدمات الموانئ بإعتباره إقتصاداً ثانوياً، في الوقت الذي حققت فيه الولايات المتحدة في العام 1997 دخلاً قدره 700 مليار دولار من صناعة اللوجستيات مع توقعها أن يرتفع هذا الرقم إلى 900 مليار من هذه الصناعة وحدها في العام 2000.

2- ومع ذلك فإن مجتمع النقل بما فيهم ملاك أساطيل السفن (Shipowners) ورجال الأعمال الساعين إلى الانخراط في عداد ملاك السفن يقفون فيما يتعلق ببرامج ومناهج تمويل شراء وبناء السفن أمام علامات الإستفهام منذ عقود من الزمن دون وجود رؤية واضحة وإرادة محددة لتجاوز علامات الإستفهام إلى ما وراءها من تفعيل وتطبيق تدابير الإستثمار التي ستجعل من هذا القطاع الحيوي أداة للتشابك والتكامل والتحالف مع المحاور المماثلة في العالم.

3 - إن بنوك الدول المهتمة بهذه الصناعة قد مولت بناء وشراء السفن بقروض قيمتها 200 مليار دولار في تسعينيات القرن الماضي هذا التمويل يبلغ ما بين أربعة إلى خمسة أضعاف ما قدم من قروض في ثمانينيات ذلك القرن وظلت مصر بعيدة عن هذا المضمار.

4 - إن البنوك المصرية ستجد لها فرجاً ومخرجاً في مثل هذه التمويلات الرأسمالية لتوظيف أرصدة الودائع الضخمة الراكدة لديها التي تبلغ مئات المليارات حيث تمثل عبئاً على أصولها المالية وحساباتها الختامية وفوائض أرباحها ومناسيب إسهاماتها في عمليات التنمية الإقتصادية.

5- إلى جانب ذلك يبقى التساؤل هو إلى أي مدى يمكن لإتحاد ملاك السفن في مصر من التمول من خلال أسواق الأوراق المالية تحت غطاء من التشريع الذي ينظم هذا النظام بحيث يقوم ملاك السفن بإصدار أسهم / سندات للمستثمرين ويكون للبنوك دور الحفاز (Catalyst) في ترويج هذه الأوراق المالية الإفتراضية وتسهم في إضفاء مصداقية على هذه المعاملات.

6- أن تتولى البنوك بمعاونة خبرائها المحترفين خلق ثقافة لدى من يرغبون في الإستثمار في هذا القطاع مؤداها إيضاح الأهمية الإقتصادية الإستثمارية لتعبئة مدخراتهم وتوجيهها إلى الإسهام في تمويل هذه الصناعة التي ستحقق أرباحاً معقولة لهم وتخرج بالإقتصاد المصري من حيز الإعتماد على قطاعات محدودة الدخول قليلة القيم المضافة وفرص التوظف وضيق رقعة أسواقها إلى آفاق عالية رحبة توسع من الأنشطة الإنتاجية الرئيسية والفرعية وزيادة فرص العمل وتوسيع مساحة المجتمع الضريبي والخدمات التصديرية.

7- ومن المعروف جيداً لملاك السفن والبنوك ولشركات التأمين أن قيم السفن سوف تبقى متذبذبة ما بين صعود وهبوط في الأسواق الدولية. وعلى ذلك فإن صناعة النقل البحري تعتبر من ضمن أكثر مجالات الإقتصاد الدولية عرضة للمخاطر. وبمقتضى ذلك فإن إمتلاك السفن والتخلص منها سوف يبقى من أوليات الشئون المالية لملاك السفن إلى حد أنها تتجاوز أحياناً مسألة التدفقات النقدية. ولذا فإن هذه الصناعة الإستراتيجية الضخمة تحتاج إلى إسهامات شركات التأمين في تقديم شبكة أمان لها.

8 - ويتطلب تغير ظروف سياسية تمويل السفن بإعتبارها أصول رأسمالية إنتاجية باهظة الأثمان أن تبقى تكاليف تمويلها موازية لتكاليف تمويل الأصول الأخرى التي تستخدم في صناعات كثيفة رأس المال. وعادة يشار إلى أن حرية الدخول إلى أسواق رأس المال يؤدي إلى رخص تكاليف الحصول على التمويل.

9 - قاعدة إقتصادية ومحاسبية هامة أخرى تتبدى في أن فنيات (TECHNIQUES) تمويل شراء سفينة ينبغي أن تتوخى طرق معالجة خفض قابلية الشركة المالكة للسفينة لإحتمال التأثير السلبي بدورات الأعمال - وكذلك تمكينها من جعل فترة حياة الأصل (السفينة) أطول من مدة المديونية التمويلية.

10 - أحد التصورات الأقرب إلى منطق التنمية القائمة على الشراكة هو أن ينشأ صندوق تمويلي تسهم فيه جميع الشركات والوكالات الملاحية وهيئة قناة السويس والبنوك والأرصدة المتراكمة للتأمينات الإجتماعية يسمى صندوق تمويل تكوين أسطول بحري تجاري مصري (SHIPPING FUND) يدار بأساليب إقتصادية غير حكومية ويعتمد في جانب من تكوين رأس ماله على الإكتتاب العام للشركات والمؤسسات والأفراد.

11 - مثل هذه الأمور لا تحتمل الإرجاء فقطاع النقل البحري لا ينبغي أن يأتي في مؤخرة أجندة التطوير الإقتصادي فهو قطاع حافل بفرص غير محدودة لخروج الإقتصاد المصري من عنق الزجاجة وتنويع مصادر الدخول (التدفقات النقدية) وتقليل مستويات التحديات والمخاطر التنموية التي تتسع كلما قل عدد محاور الإستثمار والتنمية وتضيق كلما زادت الطاقات والقواعد الإنتاجية والتصديرية. وصناعة النقل البحري صناعة تصديرية في المحل الأول لأن صناعة الخدمات أكثر الصناعات تقدماً الآن.

خامساً: مستقبل إقتصاد صناعة النقل البحري في مصر:

1 - لايمكن لنا الزعم بأننا نمتلك حلولاً سحرية لما ينطوي عليه المستقبل من تحديات لكن هناك أكثر من سبب يدعونا إلى القول بأننا شأن غيرنا نقف على أعتاب تغيرات ذات أبعاد هامة لا نملك التغاضي عن ضرورة الإسهام في صناعتها ورسم مساراتها وتحديد غاياتها. وتأسيساً على ذلك فإن بناء وتكوين أسطول بحري مصري قوي وحديث سوف يوسع من مجالات وآفاق التنمية إضافة إلى أنه سيكون أساساً لإحداث تغيرات إقتصادية وإجتماعية كثيرة هامة.

2 - هذه الصناعة تمتد تأثيراتها إلى شتى القطاعات الإقتصادية لدينا - فبالنسبة لجملة الصادادات والواردات فإن الإعتماد على خدمات أسطول وطني سوف يخفف العبء بدرجة ملحوظة على الميزان التجاري وبالتالي ميزان المدفوعات. ويحقق عنصرا الثبات والأمان في نقل تجارة مصر الخارجية على سفن الأسطول الوطني .. ومن عدة وجوه فإن قيماً مضافة كثيرة سيفيد منها الإقتصاد القومي .

3 - في الآونة الراهنة فإن البنوك في كثير من أقطار العالم تطلب أن يرفق بمستندات القرض بصورة نمطية من ثلاثة إلى أربعة تقييمات يقوم بها سماسرة من ذوي الخبرة في مجال بيع وشراء السفن. ومع توسع وتطور هذا النشاط يقدم للبنوك ولملاك السفن الوضوح الكافي القابل للتفسير والتعليل عن الطرق التي تم بها التقويم. وعندئذ من ثم يمكن أن تنشأ هيئة تقييم السفن لأغراض البيع أو الشراء (ship valuation panel) من خبراء بنكيين وشخصيات أخرى.

4 - ففي كل الأحوال فإن التمويل الإستثماري لشراء السفن يستلزم لضمان سلامة الصفقات بالنسبة للمقرض (البنك) وللمقترض (صاحب السفينة) أن يكون كل منهما على دراية وفهم عميق بصناعة النقل البحري وعلى علم بشئون إقتصادها . فمن الخطأ الفادح أن ينظر للسفن فقط على أساس أنها سفن (It is a great mistake to assume that ships are ships) . فالمتوسط السنوي لشراء السفن بنوعيها حديث البناء والمستعمل يربو على 40 مليار دولار. وذلك يقدم تحدياً تمويلياً إستثمارياً لكلا الطرفين مع إضافة حسابات المخاطر.

5 - ولكي تزيد صناعة النقل البحري من طاقتها الإستيعابية وتنوع من محاورها ونقاط إرتكازها فإن تنمية وتطوير صناعة بناء السفن ينبغي أن تكون هدفاً لبرامج وسياسيات التمويلات الإستثمارية. ولعل الصين تصلح أن تكون مثالاً لذلك ففي ستينيات القرن الماضي كانت مصر متفوقة عليها في صناعة أصناف عديدة من العائمات. الآن قطعت الصين شوطاً كبيراً في صناعة بناء السفن. ففي العام 1990 كانت حصتها من صناعة السفن على مستوى العالم 3% إرتفعت في العام 2002 إلى 10% لتأتي في المركز الثالث بعد اليابان وكوريا الجنوبية.

6 - ولأن هذه الصناعة الإستراتيجية الهامة للإقتصادات العالمية قاطبة عالية المخاطر فإن البنوك ترى أن القروض التي توجه إليها محاطة بذات القدر بهذه المخاطر وذلك ما يبرر أحجام عدد من البنوك عن قبول الدخول فيها ويستدعي ذلك توافر قدر من الضمانات التي تحمي ملاك السفن والبنوك على حد سواء من عائلة هذه المخاطر التي تهدد طرفا التعاقد. وهذا يحتاج إلى دخول شركات التأمين وشركات إعادة التأمين في هذا المضمار. وبرغم وجود مخاطر فليس معنى هذا التورع عن دعم قطاع النقل البحري من أجل مزيد من الأزدهار لحاجة التنمية الإقتصادية والنمو الإقتصادي إليه.

7 - ولا غرو لهذه الصناعة بعض المآخذ كما أن لها عدداً من الإيجابيات ... ومآخذها هي:

أ- أن السفن لها عمر محدود

ب- أن صناعة النقل البحري صناعة متشظية (Fragmented) ليس فيها إحتكار طرف أو إحتكار القلة.

جـ - وهي دورية: لأن قيم السفن فيها تتذبذب لعدة مرات أثناء عمرها التشغيلي.

د- وإدارارها للدخول لا يحكمة اليقين لقصر وقت توظيف السفن (أحياناً).

هـ - وأن الطلب على السفن مرتبط عادة بإزدهار الإقتصادات الدولية ورواج المبادلات التجارية البينودلية.

و- وأن السفن تعمل في بيئات صعبة تسبب لها مضاراً تعطلها عن العمل وتوليد دخول .

ز- وأن عرض السفن (الفراغات) ليس منتظماً لأن أي جهة من الممكن أن تطلب بناء سفن بصرف النظر عن الحاجة الفعلية التي تدعو إلى ذلك.

ح- ولكثرة أعداد السفن فإن ملاكها يدخلون في منافسات غير عادلة مما يؤثر على فوائض الأرباح في ميزانياتهم.

8 - وبرغم هذه النقائص فإن هناك إيجابيات تتحقق حينما:

أ- يحسن ملاك السفن من مستوى جودة صناعة النقل البحري.

ب- والتخلص من السفن الأقل من المستوى المتوسط (Substandard).

ج- والتركيز على التخطيط الجيد.

د- وإدارة الأصول (السفن) إدارة لا تعرضها للأعطال والتوقف عن العمل.

هـ- وتشغيلها على أسس لوجستيه سليمة. متابعة صيانة السفن لجعل قيمتها الحقيقية موازية وموازنة لقيمتها في ميزانية الشركة.

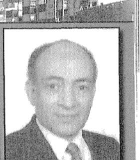
ز- ولأن صناعة النقل البحري تقدم للسفن فترات تذبذب قصيرة وفترات رواج أطول مما يوازن ربحية التشغيل ويجعل الأصل خالقاً للفوائض.

ح- ودون ريب فإن الإدارة الإحترافية هي أقوى ضمان لتوظيف السفن توظيفاً حقيقياً مربحاً.

الخلاصة

ستبقى صناعة النقل البحري من ضمن أهم الصناعات الإستراتيجية على مستوى العالم .. ولا يمكن لمصر أن تكون شريكاً في تفاعلاتها وتطورها واحتلال مكانة مؤثرة فيها.

❖❖❖



شركات الحاويات إلى أين ؟

الجزء الأخير

بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح
عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

ثانيًا: التكاليف والمصروفات

1 – إرتفعت التكاليف والمصروفات من 334.4 مليون جنيه فى عام 2003/ 2004 إلى 354.5 مليون جنيه فى عام 2005/2004 بزيادة قدرها 20.1 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 6%، وإستحوذت شركة الإسكندرية على 32.1% من إجمالى التكاليف والمصروفات فى عام 2005/2004 مقابل 31.5% فى عام 2004/2003 (العام السابق) فى حين بلغت النسبة فى شركة دمياط 33.4% مقابل 33.7% فى العام السابق، وفى شركة بورسعيد بلغت 34.5% مقابل 34.8% فى العام السابق.

وبذلك فإن شركة الإسكندرية حققت 35.3% من إجمالى الإيرادات الجارية بإستخدام 32.1% من إجمالى التكاليف والمصروفات فى عام 2005/2004 مقابل 34.4% 31.5% فى العام السابق بينما حققت شركة دمياط 32.9% من الإيرادات الجارية بإستخدام 33.4% من التكاليف والمصروفات مقابل 32.8%، و33.7% فى العام السابق، وبلغت فى شركة بورسعيد 31.8% من إجمالى الإيرادات الجارية بإستخدام 34.5% من إجمالى التكاليف والمصروفات مقابل 32.8%، و34.8% فى العام السابق.

ويوضح الجدول التالى التكاليف والمصروفات (الاستخدامات الجارية)

جدول رقم (8) (القيمة مليون جنيه)

بيان	2004/2005 (1)	%	2003/2004 (2)	%	(1)/(2) %
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	113.7	32.1	105.3	31.5	108
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	118.6	33.4	112.8	33.7	105
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	122.2	34.5	116.3	34.8	105.1
جملة	354.5	100	334.4	100	106

2 – تكاليف الإنتاج

بلغت تكاليف الإنتاج فى عام 2005/2004 ـ 288.3 مليون جنيه بزيادة قدرها 21.4 مليون جنيه من عام 2004/2003 وبنسبة زيادة قدرها 8%، وبلغت نسبة تكاليف الإنتاج إلى إيرادات النشاط الجارى 39.5% فى عام 2005/2004 مقابل 40.8% فى العام السابق، وبلغت نسبة تكاليف الإنتاج إلى الإيرادات الجارية فى شركة الإسكندرية 35% مقابل 35.8% فى العام السابق بينما بلغت فى شركة دمياط 39.7% مقابل 41.1% فى العام السابق وفى شركة دمياط 39.7% مقابل 41.1% فى العام السابق، وفى شركة بورسعيد بلغت 44.1% مقابل 45.8% فى العام السابق، وبذلك فإن شركة الإسكندرية بلغت نسبة تكاليف إنتاجها أقل من شركتى دمياط وبورسعيد

ويوضح الجدول التالى إيرادات النشاط الجارى وتكاليف الإنتاج.

جدول رقم (9) (القيمة مليون جنيه)

بيان	2004/2005 إيرادات النشاط الجارى	تكاليف الإنتاج	%	2003/2004 إيرادات النشاط الجارى	تكاليف الإنتاج	%
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	257.8	90.3	35.0	224.9	80.5	35.8
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	240.1	95.4	39.7	214.6	88.3	41.1
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	232.5	102.6	44.1	214.3	98.1	45.8
جملة	730.4	288.3	39.5	653.8	266.9	40.8

وفيما يلى تحليل لأهم بنود الإستخدامات

3-1 - الأجور

إرتفعت الأجور من 129.7 مليون جنيه فى عام 2003/ 2004 على 138.9 مليون جنيه فى 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 7.1% وإستحوذت شركة الإسكندرية على 32.4% من الأجور فى عام 2005/2004 مقابل 30.8% فى العام السابق بينما بلغت فى شركة دمياط 21.7% مقابل 20.8% فى العام السابق، وفى شركة بورسعيد بلغت 45.9% مقابل 48.4% فى العام السابق.

وبلغت نسبة الأجور إلى الإيرادات الجارية على مستوى الإجمالى 19% فى عام 2005/2004 مقابل 20.4% فى العام السابق، حيث بلغت نسبتها فى شركة الإسكندرية 17.5% مقابل 17.8% فى العام السابق فى شركة دمياط 12.6% العامين، وفى شركة بورسعيد بلغت أقصاها 27.4% مقابل 29.3% فى العام السابق، وبذلك فإن هناك ترشيد فى الأجور ويوضح الجدول التالى الأجور.

جدول رقم (10) (القيمة مليون جنيه)

بيان	2004/2005 قيمة	%	2003/2004 قيمة	%	%
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	45	32.4	40	30.8	112.5
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	30.2	21.7	27	20.8	112
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	63.7	45.9	62.7	48.4	102
جملة	138.9	100	129.7	100	107.1

3-2 الوقود وقطع الغيار والمواد

بلغ ما تم إنفاقه عليها 44.4 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 28.7% عن العام السابق وإستحوذت شركة الإسكندرية على 41.4% منها فى عام 2005/2004 مقابل 38.2% فى العام السابق بينما أنفقت شركة دمياط 25.5% منها مقابل 26.7% فى العام السابق وأنفقت شركة بورسعيد 33.1% مقابل 35.1% فى العام السابق.

3-3 الخدمات المشتراة

بلغ ما تم إنفاقه على الخدمات المشتراة 28.2 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 15% عن العام السابق، وإستحوذت شركة الإسكندرية على 36.2% عنها مقابل 44.6% فى العام السابق وبينما إستحوذت شركة دمياط على 45% عنها مقابل 33.2% فى العام السابق، وشركة بورسعيد إستحوذت على 18.8% مقابل 22.2% فى العام السابق.

3-4 إجمالى الوقود وقطع الغيار والمواد والخدمات المشتراه

بلغ ما تم إنفاقه عليها 72.6 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 23% عن العام السابق وقدره 59 مليون جنيه، وإستحوذت شركة الإسكندرية على 39.4% منها مقابل 40.9% فى العام السابق، وإستحوذت شركة دمياط على 33% مقابل 29.4% فى العام السابق، وإستحوذت شركة بورسعيد على 27.6% مقابل 29.7% فى العام السابق.

وبلغت نسبتها إلى الإيرادات الجارية 9.9% على المستوى الإجمالى مقابل 9% فى العام السابق حيث بلغت فى شركة الإسكندرية 11.1% مقابل 10.7% فى العام السابق وفى شركة دمياط بلغت 10% مقابل 8.1% فى العام السابق، وفى شركة بورسعيد بلغت 8.6% مقابل 8.2% فى العام السابق.

3-5 الإهلاك

بلغ الإهلاك الإجمالى 78.7 مليون جنيه فى عام 2004/ 2005 بنسبة خفض قدرها 1% عن عام 2004/2003 وقدره 79.8 مليون جنيه، ولقد بلغ الإهلاك فى شركة الإسكندرية 19 مليون جنيه مقابل 18.4 مليون جنيه فى العام السابق، وبلغت نسبة إهلاكها للإجمالى 24.1% مقابل 23.1% فى العام السابق فى حين بلغ الإهلاك فى شركة دمياط 38.3 مليون جنيه ماقبل 39.6 مليون جنيه فى العام السابق، وبلغت نسبة إهلاكها للإجمالى 48.7% مقابل 49.6% فى العام السابق. وبلغت فى شركة بورسعيد 21.4 مليون جنيه مقابل 27.3 مليون جنيه فى العام السابق، وبلغت نسبتها للإجمالى 27.2% مقابل 27.3% فى العام السابق.

وبلغت نسبة الإهلاك إلى الإستخدامات الجارية 22.2% فى عام 2005/2004 مقابل 23.9% فى العام السابق حيث بلغت فى شركة الإسكندرية 16.7% مقابل 17.5% فى العام السابق، وفى دمياط 32.3% مقابل 35.1% فى العام السابق، وفى الإسكندرية 17.5% مقابل 18.7% فى العام السابق.

ويوضح الجدول التالى الإهلاك

جدول رقم (11) (القيمة مليون جنيه)

بيان	2004/2005 قيمة (1)	%	2003/2004 قيمة (2)	%	% (1)/(2)
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	19.0	24.1	18.4	23.1	103
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	38.3	48.7	39.6	49.6	97
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	21.4	27.2	21.8	27.3	98
جملة	78.7	100.0	79.8	100	99

ثالثًا: الفائض الجارى والنهائى

1 – بلغ الفائض الجارى 375.9 مليون جنيه بزيادة قدرها 56.5 ميون جنيه عن العام السابق بنسبة زيادة قدرها 17.7%.

وبلغت نسبة الزيادة فى شركة الإسكندرية 20.5% وفى شركة دمياط 19.4%، وفى شركة بورسعيد 12.4%

وإستأثرت شركة الإسكندرية بنسبة 38.3% من إجمالى الفائض الجارى مقابل 37.4% فى العام السابق بينما استأثرت شركة دمياط بنسبة 32.3% مقابل 31.9% فى العام السابق.

وبلغت فى شركة بورسعيد 29.4% مقابل 30.7% فى العام السابق.

2 – وإذا ما تم إضافة أو خصم فائض أو عجز التحويلات فإن الفائض النهائى قبل خصم الضريبة يبلغ فى عام 2004/ 2005 360.3 مليون جنيه مقابل 316.9 مليون جنيه فى العام السابق بنسبة زيادة قدرها 7.13% ، وبلغت نسبة الزيادة أقصاها فى شركة دمياط حيث بلغت 28.5% يليها شركة بورسعيد بنسبة زيادة قدرها 14.5% بينما بلغت نسبة الزيادة فى شركة الإسكندرية 2.9% وإستأثرت شركة دمياط بنسبة 38.2% من إجمالى الفائض قبل الضريبة مقابل 34.5% فى العام السابق وإستأثرت شركة الإسكندرية بنسبة 36.7% مقابل 40.5%

تابع شركات الحاويات إلى أين ؟

فى العام السابق، وبلغت فى شركة بورسعيد 25.1% مقابل 25% فى العام السابق.

ويوضح الجدول التالى الفائض النهائى قبل الضريبة

جدول رقم (١٢) **(القيمة مليون جنيه)**

بيان	2004/2005 الفائض قبل الضريبة	2004/2005 %	2004/2005 مؤشر الربح %	2003/2004 الفائض قبل الضريبة	2003/2004 %	2003/2004 مؤشر الربح%
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	132.2	36.7	51	128.5	40.5	57
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	137.5	38.2	57	109.3	34.5	51
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	90.6	25.1	39	79.1	25.0	37
جملة	360.3	100	49.3	316.9	100.0	48.5

رابعاً: مؤشرات الإنتاجية

1 - مؤشرات العمالة

ارتفع عدد العملين من 6273 عامل في عام 2004/2003 إلى 6325 عامل فى عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 4%، وإستاثرت شركة الإسكندرية بنسبة 42.4% منها مقابل 41.2% في العام السابق، بينما إستاثرت شركة دمياط بنسبة 18.8% مقابل 18.9% فى العام السابق، وفى شركة بورسعيد بلغت النسبة 38.8% مقابل 39.9% فى العام السابق، وبلغ متوسط الأجر 21960 جنيه فى عام 2005/2004 مقابل 20676 جنيه فى العام السابق، وبلغت نسبة الزيادة 6.2% ويبلغ متوسط الأجر فى شركة بورسعيد أعلاه حيث يبلغ 25989 جنيه مقابل 25020 جنيه في العام السابق بنسبة زيادة 3.9% ويبلغ أدناه فى شركة الإسكندرية حيث يبلغ 16772 جنيه مقابل 15486 جنيه في العام السابق بنسبة زيادة قدرها 8.3% وفى شركة دمياط بلغ 25357 جنيه مقابل 22804 جنيه فى العام السابق بنسبة زيادة قدرها 11.2%.

ولقد بلغت إنتاجية العامل من الإيرادات الجارية 115.5 ألف جنيه مقابل 101.2 ألف جنيه فى العام السابق بنسبة زيادة قدرها 14% حيث بلغت فى شركة دمياط أقصاها 201.6 ألف جنيه مقابل 181.6 ألف جنيه في العام السابق بنسبة زيادة قدرها 11% وفي شركة الإسكندرية بلغت 96.1 ألف جنيه مقابل 87.1 ألف جنيه بنسبة زيادة قدرها 10% وفى شركة بورسعيد بلغت 94.8 ألف جنيه بنسبة زيادة قدرها 11%.

فى حين أن إنتاجية الجنيه أجر بلغت 5.39 جنيه مقابل 4.89 جنيه في العام السابق بنسبة زيادة قدرها 10.2 % حيث بلغت فى شركة دمياط أقصى معدل بمقدار 7.95 جنيه مقابل 7.96 جنيه فى العام السابق، وفى شركة الإسكندرية بلغت 5.73 جنيه فى العامين وفى شركة بورسعيد 3.65 جنيه مقابل 3.42 جنيه فى العام السابق بنسبة زيادة قدرها 7%.

عدد العاملين ومتوسط الأجر

جدول رقم (20) **القيمة بالجنية**

بيان	عدد العاملين	%	متوسط الأجر (1)	عدد العاملين	%	متوسط الأجر (2)	% 2:1
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	2683	42.4	16772	2583	41.2	15486	108
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	1191	18.8	25357	1184	18.9	22804	111
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	2451	38.8	25989	2506	39.9	25020	104
جملة	6325	100.0	21960	6273	100	20676	1062

إنتاجية العامل

جدول رقم (21) **(القيمة ألف جنيه)**

بيان	2004/ 2005	2003/ 2004	% (1) : (2)
	(1)	(2)	
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	96.1	87.1	110
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	201.6	181.6	111
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	94.8	85.5	111
جملة	115.5	101.2	114

إنتاجية الأجر

جدول رقم (22) **(القيمة بالجنيه)**

بيان	2004/ 2005	2003/ 2004	%
	(1)	(2)	(1) : (2)
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	5.73	5.73	100
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	7.95	7.96	100
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	3.65	3.42	107
جملة	5.39	4.89	110.2

2 . مؤشرات الربحية

2-1 - مؤشرالربح

بلغ الفائض النهائى قبل خصم الضريبة 360.3 مليون جنيه مقابل 316.9 مليون جنيه فى العام السابق بنسبة زيادة قدرها 13.7% وبلغ مؤشر الربح (الفائض قبل الضريبة/الإيرادات الجارية) % 49.3% مقابل 48.5% فى العام السابق حيث بلغ فى شركة دمياط أعلى مؤشر بنسبة 57% مقابل 51% فى العام السابق وفى شركة الإسكندرية 51% مقابل 57% فى العام السابق، وفى شركة بورسعيد 39% مقابل 37% فى العام السابق.

2-2 - نسبتا التشغيل والعمل

انخفضت نسبة التشغيل (الاستخدامات الجارية/الإيرادات الجارية) % من 51.1% في عام 2004/2003 إلى 48.5% فى عام 2005/2004 وهذه النسبة توضح كفاءة التشغيل فى الشركة، ومن المفترض أن تكون أقل من 70 – 75% وبذلك فإن كفاءة التشغيل فى شركات الحاويات مرتفعة وتبلغ فى شركة الإسكندرية 44.1% مقابل 47% فى العام السابق، وفى شركة دمياط 49.4% مقابل 52.5% في العام السابق، وفى شركة بورسعيد 52.5% مقابل 54.2% فى العام السابق.

وبالنسبة لنسبة العمل (الإستخدامات الجارية – الإهلاك/ الإيرادات الجارية)% فإنها قد إنخفضت أيضاً من 38.9% فى عام 2003/ 2004 إلى 37.8 فى عام 2005/2004، وهذه النسبة توضح كفاءة العمل الروتينى اليومى للشركة ومن المفترض أنها تقل عن 55–60%) وبذلك فإن كفاءة العمل الروتينى لشركات الحاويات مرتفعة جدًا حيث بلغت نسبة العمل فى شركة الإسكندرية 37% مقابل 39% فى العام السابق، وفى شركة دمياط 33.4% مقابل 34.1% فى العام السابق، وفى شركة بورسعيد 43.4% مقابل 44.1% فى العام السابق.

مؤشرات إستخدام الأصول

3-1 - بلغت إجمالى الأصول 1872.5 مليون جنيه فى عام 2005/2004 مقابل 1648.3 مليون جنيه فى عام 2004/2003 بنسبة زيادة قدرها 14% وبلغ العائد على الأصول (الفائض قبل الضريبة/ إجمالى الأصول) % 19.2% فى العامين حيث بلغ العائد على الأصول فى شركة الإسكندرية 19.5% مقابل 20.8% فى العام السابق وفى شركة دمياط بلغت 20% مقابل 19% فى العام السابق، وفى شركة بورسعيد 17.5% مقابل 17.2% فى العام السابق، والمؤشرات جميعها أعلى من سعر الفائدة السائد فى البنوك.

نسبتا التشغيل والعمل

جدول رقم (23)

بيان	2004/2005 نسبة التشغيل (1)	2004/2005 نسبة العمل (2)	2003/2004 نسبة التشغيل (3)	2003/2004 نسبة العمل (4)	% (1) : (3)	% (2) : (4)
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	44.1	37	47.0	39	94	95
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	49.4	33.4	52.5	34.1	94	98
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	52.5	43.4	54.2	44.1	97	98
جملة	48.5	37.8	51.1	38.9	95.0	97

3-2 - المخزون وفترة المخزون

إرتفع المخزون من 68.1 مليون جنيه فى عام 2003/ 2004 إلى 70 مليون جنيه فى عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 3% حيث انخفض المخزون فى شركة الإسكندرية بنسبة 5% بينما إرتفع فى شركة دمياط بنسبة 17% ولم يتغير فى شركة بورسعيد فى العامين.

فى حين أن فترة المخزون قد إنخفضت من 38 يومًا فى عام 2004/2003 إلى 35 يومًا فى عام 2005/2004 بنسبة خفض قدرها 7.9% حيث إنخفضت فى شركة الإسكندرية من 49 يومًا إلى 41 يومًا، وإرتفعت فى شركة دمياط من 34 يومًا إلى 36 يومًا، وإنخفضت فى شركة بورسعيد من 29 يومًا إلى 27 يومًا.

3-3 – صافى العملاء وفترة التحصيل:

إرتفع رصيد صافى العملاء من 26.6 مليون جنيه إلى 28.6 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 7.5 % حيث إرتفع فى شركة الإسكندرية بنسبة 0.8% وإرتفع فى شركة دمياط بنسبة 6.7% وفى شركة بورسعيد إرتفع بنسبة 22.4%.

فى حين أن فترة التحصيل قد إنخفضت من 15 يومًا إلى 14 يومًا بنسبة خفض قدرها 7.6 % حيث إنخفضت فى شركة الإسكندرية من 19 يوماً إلى 17 يوماً وفى شركة دمياط إنخفضت من 15 يوماً إلى 14 يوماً ، وفى شركة بورسعيد إرتفعت من 10 إلى 11 يوماً.

التوصيات

مما سبق يتبن أن شركات الحاويات الثلاث قد حققت فائضاً نهائياً قبل الضريبة قدرة3٫360 مليون جنيه فى عام 2004 / 2005 بنسبة زيادة قدرها 13٫7 % عن عام 2003 / 2004 وقدره 316٫9 مليون جنيه ويؤول هذا الفائض بعد التوزيعات فى معظمه إلى شركات الفائض للنقل البرى والبحرى حيث تحصل هيئة ميناء الإسكندرية على 40 % من الفائض الموزع فى شركة الإسكندرية وهى نسبة مساهمتها فى رأس مال الشركة وتحصل هيئة ميناء بور سعيد على 53٫38% من الفائض الموزع فى شركة بور سعيد لتداول الحاويات وتحصل هيئة دمياط على 25 % من الفائض الموزع فى شركة دمياط لتداول الحاويات وتؤول باقى التوزيعات إلى الفائض النقل البرى والبحرى التى تستثمر هذا الفوائض فى أمور لا تعود بالنفع على هيئات الموانى من تمويل للمعاش المبكر للشركات التابعة لها أو تدعيم الشركات الخاسرة فى النقل البرى من ركاب وبضائع وغير ذلك ، ونظرا لان عمل شركات الحاويات يعتبر هاما ومؤثرا على نشاط هيئات الموانى فمن الضرورى : -

1 . نقلة تبعية هذه الشركات إلى هيئات الموانى التى تعمل فى نظامها أى نقل تبعية شركة الإسكندرية لتداول الحاويات إلى هيئة ميناء الإسكندرية ونقل تبعية شركة دمياط لتداول الحاويات إلى هيئة ميناء دمياط ونقل تبعية شركة بور سعيد لتداول الحاويات إلى هيئة ميناء بور سعيد وذلك حتى يمكن تطوير هيئات الموانى والاستفادة مما تحققه هذه الشركات من فوائض فى النهوض بالموانى بدلا من إهدارها فى الأمور الأخرى .

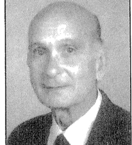
2 . ومن الضرورى أيضاً أن تكون العلاقة بين شركات الحاويات وهيئات الموانى علاقة تجارية أى أن تتحمل الشركات الأعباء الحقيقة للأرصفة والساحات وغيرها لتكون ما تحققه الشركات من فوائض أكثر تعبيرا عن التكلفة الحقيقة لان العلاقة كانت فى الماضى على أساس أن الجميع يتبع وزارة النقل فالجميع يصب فى وعائها ونظرا لاختلاف الوضع الأن فالأمر يتطلب تغيير العلاقة لتكون على أساس تجارى وذلك يخدم الطرفين الهيئات والشركات خاصة إذا ما تم الإصرار على خصخصة الشركات وبيعها لمستثمر رئيس لأن فى ذلك إهدار لموارد الدولة وتفريط فى التراكم الرأسمالى الذى كونته هذه الشركات .

3 . وبدلا من خصخصة الشركات القائمة فمن الأوفق فتح المجال لمستثمرين لإنشاء شركات حاويات جديدة فى الموانى ومنحهم الحوافز والتشجيع اللازم لإنشاء شركات جديدة لمواجهة ازدياد تداول الحاويات حيث أن معدل تغلغل الحاويات فى تداول البضائع يزداد باستمرار .



قرأت لك

التوازن الحسّاس بين السرعة لتحقيق الدقة فى المواعيد وبين قبول المخاطر



عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

فى أيام السفن الشراعية حقق بعض الربابنة سُمعة عالية في السرعة، فقد كانوا يستخدمون كل سنتيمتر من قماش الأشرعة للوصول إلى أهدافهم بسرعة. وهؤلاء الربابنة كانوا أحياناً يقعون فى مأزق عندما يصلون مبكراً أكثر من اللازم ويضطرون إلى طىّ الأشرعة لإيقاف سفنهم. وكانت السرعة فى بعض الأحيان تعنى قبول بعض المخاطر، إلا أن الدافع إليها كان الحاجة إلى توصيل البضائع إلى الأسواق للفوز بأفضل الأسعار.

وإنتقلت المنافسة بين السرعة وبين قبول المخاطر إلى السفن البخارية مع قبول التعرض للطقس الردئ أحياناً. فهؤلاء الذين يعملون فى الخطوط الملاحية فى شمال الأطلنطى يفضلون أن يصل ركّابهم إلى نيويورك أو إلى سوثهامبتون فى مواعيد محدّدة كالقطارات، وكانوا ينتقدون الربابنة الذين يعملون حساباً للطقس الردئ. فحادثة غرق السفينة TITANIC أظهرت عاقبة إتخاذ كل الفرص وقبول المخاطر للوصول فى الموعد المحدد، وكانت درساً قاسياً لقبول المخاطر لقاء الإنضباط فى المواعيد. وأصبحت هذه الرحلات الآن تتم بسرعة إلا فى حالات الضباب والليل ووجود الكتل الثلجية حين تضطر السفن إلى تقليل سرعاتها وتأجيل وصولها. إلا أن الرغبة والأولوية لازالت للسرعة والدقة فى الوصول فى الموعد المحدد، وأصبح مستأجرو السفن لا يقبلون التأخير ويصرّون على ضرورة وصول السفن فى مواعيدها المقررة.

وبإستخدام السرعة كل شيء يسير على ما يُرام حتى يُكتشف أن الإهتمام والإصرار على السرعة وتجاهل الحذر يتبعه إنزلاق شديد إلى المخاطر، فالتحقيقات فى معظم حوادث السفن تدل على أن الربان الذى يشعر أن عليه ضغوطاً لمواجهة مخاطر لا تستحق الإستمرار فى سرعته غالباً ما يقع فى حادثة. فقد حدث لربان إحدى السفن التى كانت تحمل أخشاباً والذى إتخذ ملجأ فى جو عاصف قد تعرض لضغوط من مستأجرى السفينة لترك ملجأه والإستمرار فى رحلته ونتج عن ذلك أن بضاعته من الأخشاب وقعت بكاملها فى البحر وتم إنقاذ طاقمها بطائرة مروحية وغرقت السفينة.



وربان آخر لسفينة سياحية، وتحت ضغوط تجارية، غادر بسرعة ميناء يغطيه الضباب وإصطدم بسفينة أخرى كانت تدخل الميناء وغرق الركاب وحدثت تلفيات للسفينتين. وربان ثالث لسفينة حاويات، الذى كان يحرص على توفير الوقت وتقدم بسفينته نحو الميناء بسرعة لأخذ المرشد قبل الوقت المحدد لأخذ المرشد وإضطر إلى تخفيض سرعته فتعرضت السفينة لتيار مستعرض أدى إلى جنوحها وتأخرت رحلته أسابيع وتضرر أصحاب الحاويات لمطالبتهم بتكاليف العوارية العامة GENERAL AVERAGE لتغطية عملية تعويمها بواسطة القاطرات.

وربان آخر لناقلة، الذى كان تحت ضغط للوصول بشحنته إلى معمل تكرير، إضطر إلى أن يترك مرساه فى طقس ردئ ولم يتمكن من أخذ المرشد وجنح بسفينته مما أدى إلى فقد الشحنة بالكامل فى البحر. وناقلة أخرى تأخرت بسبب الطقس الردئ فى الوصول فى مدّ بحرى معين جعل الربان يختصر الطريق وغرقت السفينة بكامل شحنتها. وناقلة كبيرة أخرى كان محدد لها الوصول فى مدّ بحرى عالى فإضطرت للوصول فى مدّ بحرى منخفض، وكانت النتيجة ضياع السفينة وشحنتها قبل الوصول إلى معمل التكرير.

وكل هذه الحوادث كانت نتيجة لضغوط خارجية على ربابنة السفن مما كان له أثر على حرص الربابنة وقراراتهم. فقد قرر ربان إحدى السفن الوصول بسفينة إلى ميناء فى البحر الأحمر عندما تكون الشمس عالية فى السماء، فقد كانت خبرته السابقة أن الوصول إلى هذا الميناء عندما تكون الشمس واطية تكون السفينة فى خطر لكثرة العوائق الملاحية وضعف المساعدات الملاحية فى الميناء. وعندها قرر الملاك إستبدال هذا الربان بآخر الذى قبل الضغوط من الملاك للوصول فى موعد كانت الشمس فيه واطية فغرقت السفينة مع شحنتها.

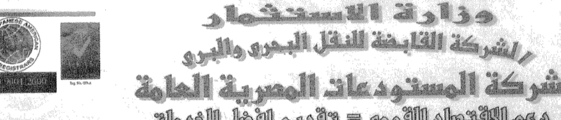
والغريب أنه عادةً ما تكون التعليمات إلى ربابنة السفن بأن يأخذوا كل الحذر لضمان سلامة سفنهم وعدم تعريضها للمخاطر، وأن عليهم مراجعة القائمين بتشغيلها لعدم الضغط عليهم للسير بسرعة للوصول فى الموعد المطلوب وكذا عدم قبول شحن سفنهم بأسلوب يضع ضغوطا على أبدانها أو أن الميناء المطلوب توصيل الشحنة إليها فيه مخاطر ملاحية.

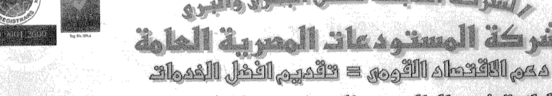
إن زيادة الحذر من قِبَل بعض الربابنة وعدم الصبر من قِبَل بعض ملاك ومُشغلى السفن وتقدير الأسباب لتأخير وصول السفن فى مواعيدها المحددة يُعتبر قضية تنعكس على العلاقة الواجبة بين الربان ومالك السفينة أو مُشغلها. فالربان هو المسئول عن سلامة السفينة وبضاعتها وأرواح العاملين والمسافرين عليها ولكن عليه فى نفس الوقت أن يتفهم ما يجول فى خاطر مالك السفينة أو مُشغلها من أهداف تجارية بشرط الإلتزام بمسئولياته دون تشدد، أو بالإنصياع الكامل لمطالب مالك السفينة أو مُشغلها ويعمل على تحقيقها قدراً الإمكان. كما أن مالك السفينة أو مُشغلها يجب عليه تقدير الظروف المحيطة بالسفينة والثقة فيما يراه الربان من قرارات مهنية والرضا بتغيير موعد وصول السفينة لغايتها لضمان سلامتها وشحنتها والعاملين والمسافرين عليها، وهو الهدف الأسمى الواجب المحافظة عليه.

إن الدقة فى المواعيد PUNCTUALITY يجب أن تأخذ فى الإعتبار الحذر من المخاطر RISKS.

***



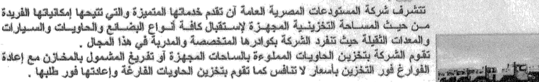




دعم الاقتصاد القومي = تقديم افضل الخدمات

الشركة الرائدة في مجال التخزين الجمركي منذ اكثر من خمسون عاما

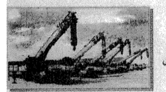
ميناء الاسكندرية- ميناء الدخيلة- ميناء دمياط - ميناء السويس- ميناء سفاجا- مرسى نويبع

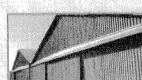


التخزين : -

تتشرف شركة المستودعات المصرية العامة آن تقدم خدماتها المتميزة والتي تتيحها إمكانياتها الفريدة من حيث المساحة التخزينية المجهزة لإستقبال كافة أنواع البضائع والحاويات والسيارات والمعدات الثقيلة حيث تنفرد الشركة بكوادرها المتخصصة والمدربة في هذا المجال .

تقوم الشركة بتخزين الحاويات المملوءة بالساحات المجهزة آو تفريغ المشمول بالمخازن مع إعادة الفوارغ فور التخزين بأسعار لا تنافس كما تقوم بتخزين الحاويات الفارغة وإعادتها فور طلبها .





النقل : -

تمتلك الشركة أسطول نقل وأوناش رافعة وشوكة للتحميل والتعتيق ونقل البضائع من مواقعها إلى الموانئ المختلفة والعكس لمعظم أنحاء الجمهورية والشركة على استعداد لتقديم الخدمة من الباب إلى الباب كطلب العميل .

التخليص : -

تقدم الشركة خدماتها في مجال التخليص الجمركي .

لدى الشركة جهاز للتخليص الجمركي يتميز بالدقة و السرعة في الأداء وبأقل تكلفة .



التبريد : -

تقوم الشركة بأعمال التبريد والتجميد للرسائل التي تتطلب ذلك بميناء دمياط باستخدام الأساليب العلمية الحديثة وذلك بثلاجة مجهزة على أعلى مستوى .

الشحن والتفريغ :-

القيام بكافة أعمال الشحن والتفريغ للبضائع الصادرة والواردة .

تدير الشركة إيداع عام بالنوبارية (١ ، ٢)

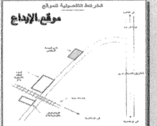
والذى يعد من اكبر الايداعات بالجمهورية

تبلغ مساحة الإيداع العام ٤٨ فدان مقسمة إلى مخازن مغلقة لتخزين البضائع ، وساحات مكشوفة لتخزين الحاويات والسيارات والبضائع ، ويقع الإيداع غرب مدينة الإسكندرية على الطريق الصحراوي الكيلو ٣٧ (يبعد ٤ كم عن الطريق الصحراوي ، ٢ كم من ترعة النوبارية ، ٢٥ كم من ميناء الدخيلة) ، يمتاز بوقوعه وسط شبكة مواصلات متعددة (مطار برج العرب ، مدينة العامرية ، خط سكك حديد ، ترعة النوبارية ، المدينة الصناعية ببرج العرب) ، يقدم الإيداع جميع الخدمات التخزينية كالخدمات التكاملية للحاويات والبضائع الواردة والصادرة والترانزيت ، وكذلك تخزين السيارات ، وتقديم خدمات التعتيق والفرز والوزن .

ويمتاز الإيداع بالآتي : لجنة جمركية متكاملة ، إمكانية تجزئة الرسالة لاكثر من مرة ، موازين بسكول أرضى حمولة ٨٠ طن ، أطقم فنية مدربة على كافة عمليات التخزين ، الموقع مؤمن تأمينا كاملا وذلك بوجود : -

شبكة إطفاء أليه تغطى جميع أرجاء الإيداع بمصدر تبادلي للمياه من ترعه النوبارية ، نقطة شرطة مستقلة ووحده إسعاف ، تغطى الإضاءة جميع أرجاء الإيداع .





نرحب بالسادة العملاء لزيارة الإيداع العام بالنوبارية ك ٣٧ طريق الإسكندرية / القاهرة الصحراوي

للاتصال بالشركة : داخل باب ١٤ جمرك الإسكندرية- برقيا : جنهوس / إسكندرية

بريد إليكتروني : E.MAIL : gwegy@hotmail . com - صفحة الويب : WEB SITE : www.egywarehouse.com

تليفونات : (٤٨٠٤٦٢١ – ٤٨٣٤٣٠٨ – ٤٨٠٢٦٠٣) / ٠٣ – فاكسات : (٤٨١٩٥٩١ – ٤٨٠٤٦٢١) / ٠٣

لمزيد من المعلومات عن الاستثمار في مصر اطلع على بوابة الاستثمار: www.investment.gov.eg

إعداد / باسم ذوالفقار



آخر أخبار هيئة قناة السويس

شريط الأخبار

الملاحة فى قناة السويس

** أصدر قسم الإحصاء بياناً إحصائياً عن حركة الملاحة عن الأربعة شهور الأولى من عام 2006 جاء فيها ما يلي:
** إجمالي عدد السفن العابرة 5888 سفينة حمولاته 229.678 مليون طن.
بزيادة 121 سفينة بنسبة 2.1% والحمولات بزيادة 15.464 مليون طن بنسبة 7.2% من نفس الفترة من عام 2005 .

من بين السفن العابرة:

* 1155 ناقلة بترول حمولاتها الصافية 51.193 مليون طن.
* 34 ناقلة مشتركة حمولاتها الصافية 1.558 مليون طن.
* 2209 سفينة حاويات حمولاتها الصافية 111.920 مليون طن.
* 34 سفينة ركاب حمولاتها الصافية 705 ألف طن.
* 1108 ناقلة بضائع صب حمولاتها الصافية 34.157 مليون طن.
* 536 سفينة بضائع عامة حمولاتها الصافية 5.458 مليون طن.
* 531 حاملة (صنادل - جرارات متحركة - سيارات) حمولاتها الصافية 23.249 مليون طن.
* 281 سفينة (أنواع أخرى) حمولاتها الصافية 1.438 مليون طن.

** بمقارنة إحصائية الملاحة عن الأربعة شهور الأولى من عام 2006 - بمثيلتها عن نفس الفترة من عام 2005، نجد أن القناة قد حققت زيادة فى الحمولات الآتية:
* ناقلات البترول بمقدار 2.218 مليون طن بنسبة 4.5%.
* حاملات السيارات 1.420 مليون طن بنسبة 7.7%.
* سفن الصب 986 ألف طن بنسبة 3%.
* ناقلات مشتركة بمقدار 869 ألف طن بنسبة 126.1%.
* سفن الحاويات بمقدار 10.690 مليون طن بنسبة 10.6%.
* سفن الركاب 105 ألف طن بنسبة 17.5%
* سفن أخرى 51 ألف طن بنسبة 7.5%.

* وقد بلغ إجمالي إيرادات القناة فى الأربعة شهور الأولى من عام 2006 - 1.146 مليار دولار .
بزيادة بلغت 26.883 مليون دولار عن نفس الفترة من عام 2005



إلتقى السيد الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمركز التدريب البحرى والمحاكاه بالإسماعيلية بالسادة أعضاء لجنة الصحة بمجلس الشعب برئاسة الأستاذ الدكتور حمدى السيد، وكان يرافقه السادة أعضاء مجلس الشعب عن محافظة الإسماعيلية.

الفريق فاضل يهنئ الرئيس مبارك بذكرى عودة الملاحة لقناة السويس

أرسل الفريق/ **أحمد على فاضل** رئيس هيئة قناة السويس برقية تهنئة للسيد الرئيس/ **محمد حسنى مبارك** بمناسبة عودة الملاحة فى قناة السويس فى الخامس من يونيو 1975 - جاء فيها:
بمناسبة الذكرى الواحد والثلاثين لعودة الملاحة فى قناة السويس..
فإنه يشرفني وأعضاء مجلس إدارة الهيئة وجموع العاملين بها وبشركاتها - أن نتقدم لسيادتكم بأصدق التهانى فى هذه المناسبة السعيدة، معتزين بدعمكم ورعايتكم الدائمة القناة مما أثمر عن تحقيق القناة لأعلى إيراد فى تاريخها عام 2005، وتؤكد موشرات الشهور الماضية من عام 2006 توقع زيادة إيرادات هذا العام عن العام الماضى - بإذن الله.
حفظكم الله لمصر ولشعبها راعيا السلام والتنمية ومتعكم الله بدوام الصحة والعافية.

أعلى إيراد فى تاريخ القناة :

* حققت قناة السويس يوم الأربعاء 7 يونية 2006 أعلى إيراد فى تاريخها - حيث بلغ الإيراد فى ذلك اليوم 13.7 مليون دولار نتيجة عبور 61 سفينة حمولاتها 2.720 مليون طن.
* معروف أن القناة سبق وحققت أرقاماً قياسية عديدة فى الإيرادات - حيث بلغ الإيراد اليومى فى 19 أبريل الماضى 13.07 مليون دولار، وفى 10 يناير من نفس العام أيضا حققت الهيئة 13.4 مليون دولار.



إستقبل السيد الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمركز التدريب البحرى والمحاكاه بالإسماعيلية وفد معهد الدراسات العليا البحرية برئاسة السيد اللواء أ.ح محمد مجدى عبد السميع مدير المعهد.

تدريب

* زار قناة السويس وفد من المنظمة العربية للتنمية الإدارية التابعة لجامعة الدول العربية، وهى إحدى المنظمات العربية التى أنشأت تطبيقاً لاتفاقية العمل العربى المشترك حيث تم تأسيسها منذ عام 1961
يأتى الهدف من الزيارة لبحث سبل التعاون فى مجال التدريب وورش العمل، والمؤتمرات بين الهيئة والمنظمة بما يعود بالنفع والفائدة على العاملين بالهيئة فى مجال التدريب الإدارى .
* وافقت الهيئة على ماجاء بخطاب معهد النقل الدولى بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بالتعاون مع النقل البحرى بشأن السماح لمن يرغب من العاملين بالهيئة وعلى نفقته الخاصة بالإلتحاق ببرنامج الدراسات العليا للحصول على درجة الماجستير فى إدارة النقل واللوجيستيات.
علما بأنه سيتم تدريس المناهج الآتية فى الفصول الدراسية الأربعة:
* الفصل الدراسى الأول (لوجيستيات دولية - نظرية الإقتصاد - لوجيستيات إدارة الوثائق - إدارة التجارة الدولية - منهجية البحث)
* الفصل الدراسى الثانى (سلسلة العرض - الطرق الكيفية - التسويق الدولى - دمج الإقتصاديات - ورقة بحثية)
* الفصل الدراسى الثالث (عقود تحكيم دولية - كفاءة وإنتاجية لوجيستيات الإدارة - التجارة الإلكترونية - بحوث عمليات - ورقة بحثية).
*الفصل الدراسى الرابع (إدارة سلسلة العرض - لوجيستيات التعدد الظاهرى لإدارة النقل - إدارة النقل - ورقة بحثية).

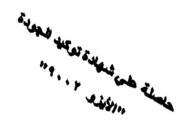
ربابنة شركة فيلا يتدربون فى قناة السويس

إستقبلت هيئة قناة السويس بمركز التدريب البحرى والمحاكاه عدداً من ربابنة شركة فيلا أرامكو السعودية جنسيات مختلفة (بولندا - أسبانيا - إيطاليا - كرواتيا)، وذلك للتدريب على إرشاد ناقلات البترول والغاز العملاقة فى قناة السويس، علما بأن هذه هى الدورة الخامسة لشركة فيلا مما يعكس إهتمام وثقة الشركة فى التدريب بهيئة قناة السويس، ونجاح الدورات السابقة عالميا- حيث قدم المتدربون السابقون توصيات بضرورة تعميم هذه الدورات على جميع ربابنة الشركة.



الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية ش.م.م

THE EGYPTIAN MARINE SUPPLY & CONTRACTING CO.E.S.C











أردت الحصول على أعلي مستوي من الخدمات .
أردت الحصول على احتياجاتك من الأصناف ذات الجودة العالية .
أردت الحصول على أسعار متميزة .
فأفضل أن تتجه إلى (كونساب) رمز الثقة في التعامل .

نشاط الشركة

تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات طازجة و جافة و مشروبات وكذلك كافة احتياجات السفن من أدوات السطح و الماكينة و الأجهزة البحرية و قطع الغيار و الغازات الصناعية و مهمات اللحام و تقديم كافة الخدمات و استيراد كافة ما يلزم من تموين السفن برسم الترانزيت و المناطق الحرة

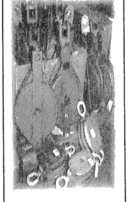
نشاط الأشغال

تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة اليدوية و الميكانيكية و الدهان و المعالجة الكيماوية بأحدث الأجهزة لجميع أنواع الهياكل المعدنية والصهاريج سواء للسفن أو للمصانع وشركات البترول وشبكات المياه في جميع موانى الجمهورية وداخل البلاد .

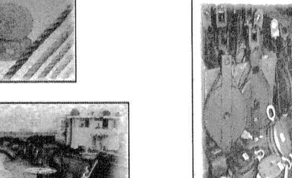
- أعمال المقاولات العامة والصيانة و الدهانات للمباني والإنشاءات حيث أن الشركة عضو بالاتحاد المصري لمقاولي التشييد و البناء .
- جميع عمليات التبخير و التطهير و مقاومة الحشرات للسفن و داخل الشون و المخازن .
- تقوم بكافة أعمال الخدمات البحرية من حراسة وغسيل و كي و نظافة و نقل مخلفات السفن خارج الموانى .

نشاط توريد المياه العذبة

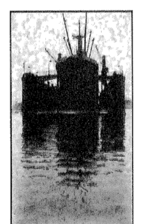
تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بموانى السويس و البحر الأحمر وميناني بورسعيد ودمياط وكذلك للمناطق النائية .



توريدات و تموين سفن



أعمال توريد المياة العذبة للسفن و المؤسسات بالمناطق النائية



أعمال أشغال و خدمات بحرية

عناوين الشركة

المركز الرئيسي : ٢طريق الحرية - الإسكندرية
ت : ٤٨٧٠٠٥٥٠- ٤٨٦٣٧٨٣/ فاكس : ٤٨٧٨٢٧٠
رقم بريدي : ٢١٥١٧/ص .ب :- ٢٠٢٥- الإسكندرية
فرع الإسكندرية والدخيلة : (باب ٢٧) جمرك الإسكندرية
ت : ٤٨٠١٢١٩- ٤٨٠٢٨٥٤- ٤٨٠٥٢٣٤
فاكس : ٤٨٠٢٥٦٤- ص .ب : ٩٢٣

فرع السويس والبحر الأحمر : عمارة مصطفي حزين بور توفيق - السويس
ت : ٣٢٢٠١٣٢-٣٢٢٦٨٨٠(٠٦٢) / فاكس : ٣٢٢٤٣٠٦/ ٠٦٢،ص .ب : ٣٢- السويس
فرع بورسعيد : ش الجمهورية والجبرتي
ت : ٣٢٤٥٦٩٧- ٣٢٢٠٦٢٢ - ٣٢٢٠٦٢٣ (٠٦٦)
فاكس : ٣٢٢٠٦٢٤/ ٠٦٦،ص .ب : ١٢٥- بورسعيد
فرع دمياط : ت :- ٢٩٠٠٢٥/ ٠٥٧، فاكس : ٢٩٠٠٢٥/ ٠٥٧

برقياً :- كونساب علي جميع موالي الجمهورية
البريد الألكتروني :- CONSUP2@HOT.MAIL.COM


ميناء السخنة . . م



MEDITERRANEAN SEA
Marsa Matruh
Alexandria
Damietta
Port Said
El Arish
Ismailia
Giza
Cairo
Suez
Sinai
Sokhna Port
Fayoum
Beni Suef
Aqaba
Tur Sina
El Minya
Sharm El Sheikh
Hurghada
Asyut
Safaga
Sohag
Qena
Luxor
El Kharga
Marsa 'Alam
Aswan
100
200
300
400
يا قبطـان .. يا قبطـان ..
أنا غلطـان ... غلطـان
كـان لازم آروح مينـاء
السخنة للضمان والآمان
بسـرعة قـوام قـوام !؟
انات والإحصائيات عن ميناء السخنة، المركز اللوجيستى
ومنطقة السويس الاقتصادية الخاصة.
الإستثمارات بالميناء والمركز اللوجيستى حتى عام ٢٠٢٠ تصل إلى : ١,٧ مليار دولار.
مارات الأجنبية المتوقعة فى منطقة اللوجيستيات حتى عام ٢٠١٠
ار دولار وحتى عام ٢٠٢٠: ٨ مليار دولار.
ت العالمية المتوقع فى المركز اللوجيستى عام ٢٠١٠: ٣٠٠ شركة
: من ١٥٠٠ إلى ٢٠٠٠ شركة.
المباشرة المتوقعة الناتجة عن نشاطات الميناء والمركز اللوجيستى
٢٠ فرصة عمل، العمالة الغير مباشرة: ٨٥,٠٠٠ فرصة عمل.
مل المتوقعة الناتجة عن نشاطات منطقة السويس الإقتصادية
: ١٦٥,٠٠٠ فرصة عمل.
لسكانى المتوقع بمنطقة السويس الإقتصادية الخاصة عام ٢٠٢٠: ٥٠٠,٠٠٠.
Rio de Janeiro
ع لموارد الدولة المباشرة والغير مباشرة من منطقة السويس الإقتصادية
: ٤,٦ مليار دولار.
يناء القـرن

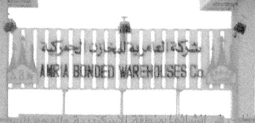


شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية



شركتنا :-

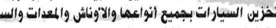
- [illegible]
- تم الترخيص لها لتكون مستودع ايداع جمركي [illegible] خاصة موانئ الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة احدث معدات التداول [illegible]
- [illegible]
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..





نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.



- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن او الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

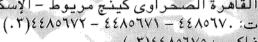


موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)



موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)



رئيس هيئة ميناء دمياط يقدم شرح واف للسيد / رئيس هيئة موانى دبى

.. ضمن المستجدات التى يشهدها ميناء دمياط حالياً

- توقيع عقد أنشاء أكبر محطة للحاويات بالمنطقة ..!
- ضم مساحات جديدة للميناء .. لأستيعاب الكم الكبير للمشروعات الإستثمارية!
- وفود عالمية رفيعة المستوى .. تفد للميناء لبحث أقامة مشروعات إستثمارية عالمية ..!
- لأول مرة .. يودع الميناء التلوث ويصبح صديقاً للبيئة..!


رئيس الهيئة يهدى درع الهيئة للسيد وزير الإسكان والمجتمعات العمرانية الجديدة

.. شهد ميناء دمياط العملاق مجموعة من المستجدات خلال الشهر الماضى من خلال المتابعة المستمرة لهذا الميناء بعد دخوله حلبة السباق للمنافسة القوية بينه وبين موانى المنطقة، وإقترابه عن قرب من الموانى العالمية.

.. حيث لاتزال معدلات الأداء داخل الميناء تتصاعد وتتحقق معدلات عالية .. فاقت الفترات السابقة بكثير، وذلك ضمن الإستعدادت والتجهيزات العالية بالميناء.. فضلاً عن الأقبال المنقطع النظير من خطوط عالمية تقصد الميناء بالتحديد، لسمعته العالمية وموقعه المتميز.

.. وفى وسط شعلة الحماس والعمل التى لا تهدأ بالميناء ليلاً ونهار يسعى القائمون على هذا الميناء لكسب المزيد من النجاح من خلال طرح الخطط والدراسات التى تعزز التميز والريادة لهذا الميناء.

.. فبعد أن تم بالأمس وضع حجر الأساس لأنشاء أكبر محطة حاويات جديدة بالميناء والتى ستكون من أكبر محطات الحاويات العالمية تم توقيع العقد بين رئاسة هيئة الميناء وكبرى الشركات الدولية للموانى KGL على مساحة مليون متر مربع، ويعمق 18 متراً وأضافة أرصفة جديدة تصل طولها إلى 2300 متر لخدمة سفن الحاويات من الجيل الخامس والسادس ذات حمولات 10500 حاوية مكافئة وبإستثمارات قدرها 1.2 مليار دولار.. وبعد الإنتهاء من كافة الخطوات لهذا المشروع العملاق.. كلل مجلس الوزراء هذا المشروع بالموافقة عليه بصدور القرار 1119 لسنة 2006 بتاريخ 2006/6/14 الخاص بمنح الإلتزام للشركة الموقعة .. والبدء الفعلى للمشروع من تاريخ إستلام الأرض .. حيث يتضمن المشروع مرحلتين

.. تبدأ **المرحلة الأولى** بنهاية عام 2008 محققاً معدل 1.5 مليون حاوية .. على أن تستكمل **المرحلة الثانية** عام 2012 بمعدل 4 مليون حاوية مكافئة .. بذلك تكون طاقة المحطة بعد أنشاءها 5.5 مليون حاوية .

.. هذا وقد أكد اللواء بحرى / توفيق أبو جندية رئيس هيئة ميناء دمياط أنه بصدور قرار رئيس مجلس الوزراء بمنح الإلتزام والتنفيذ أصبح المشروع فى حيز التنفيذ وخرج إلى النور.. وبالفعل تم إخطار الشركة المعنية وتم تسليم الأرض المخصصة للمشروع أيذاناً ببدء المشروع رسمياً على أرض الواقع.

"ضم مساحات جديدة للميناء .."

.. أشاد المهندس/ أحمد المغربى وزير الإسكان والمجتمعات العمرانية الجديدة بميناء دمياط وما وصل إليه من تقنية فنية وآلية عالية على غرار الموانى العالمية بما يمثل مفخرة للموانى المصرية بمنطقة حوض البحر المتوسط.

.. جاء ذلك من خلال الزيارة التى قام بها وزير الإسكان والوفد المرافق له للميناء خلال الشهر الماضى.. حيث كان فى إستقباله اللواء/ توفيق أبو جندية رئيس هيئة الميناء والعاملون .. حيث قام رئيس الهيئة بتقديم شرح واف للسيد الوزير عن مراحل تطوير الميناء والتوسعات المستقبلية لإقامة المشروعات الإستثمارية بداخل الميناء بما يعود بالأثر الإيجابى على الإقتصاد القومى.. وأشار رئيس الهيئة أنه أمام الكم الكبير من المشروعات الإستثمارية التى تفد إلى الميناء كان لابد من النظر لإضافة توسعات جديدة بالميناء لاستيعاب أكبر قدر من تلك المشروعات .. وعلى الفور وافق وزير الإسكان على طلب هيئة الميناء بنزع ملكية 120 فدان بمدينة دمياط الجديدة المحصورة بين المنطقة الصناعية الحرة شرق ميناء دمياط وقناة الربط الملاحى بين الميناء ونهر النيل لصالح هيئة الميناء لتكون إمتدادات لتوسعات المنطقة الخلفية للميناء لإقامة محطة حاويات متطورة لإستقبال سفن الحاويات السريعة .

.. جاء ذلك بطريق التنفيذ المباشر ونقل ملكيتها بصورة عاجلة إلى هيئة الميناء بعد الإتفاق بين هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة وهيئة الميناء.

.. وبهذه الموافقة من السيد/ وزير الإسكان الذى أكد ضرورة تكاتف كافة الجهات والـوزارات من أجل مساندة ودعم الحصن ليكون دائماً واجهة مشرفة للموانى المصرية ووعاءً أقتصادياً هاماً لدعم الإقتصاد القومى.

"رئيس هيئة موانى دبى.. وإشادة دولية للميناء"

.. وقد شهد الميناء أيضاً بمنتصف الشهر الماضى زيارة السيد/ سلطات بن سليم رئيس هيئة موانى دبى للميناء والوفد المرافق لسيادته من خلال زيارته لعدة موانى مصرية للوقوف على أوجـه التنسيق والمشـاركة وبحث سبل الإستثمار بين البلدين .. حيث كان فى إستقباله رئيس الهيئة الذى قدم شرح واف عن مراحل الميناء ودخوله بقوة مرحلة الإدارة الإلكترونية وما حققه من معدلات أداء فاقت الموانى المصرية بصفة خاصة والموانى بالمنطقة بصفة عامة .. وقد أشاد رئيس هيئة موانى دبى بهذا الإنجاز الضخم على أرض مصر، وأستدل على ذلك بأن مصر دخلت مرحلة النهضة الحقيقية بموانيها البحرية، ودلل على ذلك بالفعل من خلال بحث إقامة مشروعات إستثمارية بهذا الميناء وفتح سبل التنسيق والتوامة بين موانى مصر ودبى حيث تعتبر موانى دبى منارة الموانى البحرية بالمنطقة بتجهيزاتها الفنية والإدارية العالية التى بهرت أنظار العالم وعلى وجه الخصوص الولايات المتحدة الأمريكية...!

"ميناء دمياط .. وداعاً للتلوث"

.. وفى ظل هذه الأحداث المتتالبية بالميناء من زيارات وبحث مشروعات وأقامة علاقات طيبة مع دول الجوار.. تسعى رئاسة الهيئة جاهدة لإضافة الجديد والحديث كل يوم وبالرغم مما يتمتع به الميناء من إمكانيات فنية وإدارية عالية إضافة إلى سمعته العالمية.. إلا أن كان هناك نقطة سوداء فى ثوب هذا الميناء برغم من ناصعه الأبيض.. وهو وجود ظاهرة التلوث المنبثقة من إحدى الأنشطة المتداولة بالميناء وهو تداول نشاط "الكلينكر" حيث يمثل هذا النشاط حوالى 35% من صادرات مصر عبر الموانى المصرية يستحوذ ميناء دمياط حيث يصدر بمفرده نحو 5 ملايين طن وبطبيعة تداول هذا النشاط وما يخلفه من تطاير أتربة وملوثات فى الجو تأثيرها على سفن الحاويات والبضائع المجاورة .. كانت هذه هى المعاناة والمشكلة الأساسية .. الذى ظل الميناء يعانى منها أكثر من عشرين عاماً الماضية.

إلا أن النجاح كان محالفاً وموفقاً للقيادة الحالية حيث توصلت إلى أقتراحين لتلك المشكلة لتحافظ على واجهة الميناء وسمعته العالمية وهى.. إما وقف هذا النشاط نهائياً عن طريق الميناء.. وبهذا يتسبب فى وقف حال فئة معينة تعيش على هذا النشاط .. وإما البحث عن طرق أخرى لمكافحة هذا التلوث بعيداً عن وقفه.

.. وبعد دراسة مستفيضة توصلت رئاسة الهيئة إلى تنفيذ الإقتراح الثانى وهو وجود معالجة لهذا التلوث مع إستمرار تداوله من خلال إلزام الشركات والجهات التى تقوم على هذا النشاط الإستمرارية داخل الميناء ببحث تنفيذ طريقة لمعالجة هذا التلوث.. وقد كان فقد توصل الطرفان إلى وجود طريقة تتضمن أقامة مخازن حديثة بعيداً عن رصيف الشحن وحتى لا تتطاير الأتربة الملوثة حيث تتضمن تلك المخازن مجموعة من الشفاطات والمراوح التى تمنع خروج تلك الأتربة إلى الخارج .. وبالفعل تم الإتفاق على تلك الخطوة مقابل تسهيلات تقدمها هيئة الميناء للمنتفعين بالمعاملة بحدٍ أدنى وتسليم قطعة أرض لهم أضافية لإقامة تلك المخازن الحديثة طبقاً للقرارات الوزارية.

.. وبتلك الخطوة حققت رئاسة الهيئة أنجازاً جديداً يضاف إلى رصيد الإنجازات للميناء لمعالجة هذه المشكلة الهامة التى كان يعانى منها الميناء طوال الفترات السابقة.


لواء بحرى توفيق أبو جندية - السيد / سلطان بن سليم وتفقد مراحل الإدارة الإلكترونية بالميناء

.. وبهذا أصبح الميناء صديقاً للبيئة بجانب أقامة المشروعات الأخرى التى تخدم البيئة والتى حرصت عليها رئاسة الميناء على إنشائها فى إستعدادتها من خلال إنشاء محطة معالجة لمياه الصرف الصحى بطاقة 500 م مكعب.. وكذا إنشاء محرقتين جديدتين سعة الواحدة 1.5 طن لحرق جميع المخلفات الصلبة والسائلة .. ووضع برامج حية لإزالة الملوثات من البحر.

.. وبهذا أصبح ميناء دمياط من الموانى النظيفة والصديقة للبيئة لتكتمل منظومتة الفنية والإدارية والوقائية.

.. وهذا ولا يزال الميناء يضيف الجديد والجديد كل يوم ليعلن بقوة "هل من منافس"...!



أخبار من فوق السحاب

مطار دولى فى قويسنا

سيتم إنشاء مطار دولى فى قويسنا بمحافظة المنوفية لخدمة محافظات وسط الدلتا وعمليات التصدير والإستثمار، وبدء تصدير إنتاج مصانع منطقة مبارك الصناعية ومصانع المنطقة الحرة بشبين الكوم.

شركات عالمية لتقديم الوجبات

صرح اللواء محمد فتح الله رئيس شركة ميناء القاهرة الجوى بأنه تم التعاقد مع 5 شركات عالمية لتقديم الوجبات والمشروبات بمطاعم وكافتيريات منطقة الترانزيت الجديدة بمبنى الركاب رقم 1 بمطار القاهرة وذلك مقابل مليون و 800 ألف جنيه سنوياً، وقد حصلت هذه الشركات على حق استغلال هذه المطاعم لمدة 5 سنوات، ومن المتوقع أن يحقق هذا التعاقد نقلة نوعية فى تقديم الخدمة داخل ترانزيت المطار لا تقل عن أى مطار فى العالم.

الاحتفال بإدخال خدمة الانترنت

احتفلت الخطوط الجوية الألمانية مع شركة بوينج بمرور عامين على إدخال خدمة الإنترنت فائق السرعة على رحلاتها، وأشار ثيرى انتينورى نائب رئيس لوفتهانزا للتسويق والمبيعات إلى أن تغطية هذه الخدمة وصلت إلى 80% من الرحلات الطويلة التى تسيرها لوفتهانزا.



شراء حصة مصر للطيران

صرح اللواء طيار عاطف يوسف رئيس شركة مطار القاهرة للأسواق الحرة بأن شركة ميناء القاهرة الجوى قامت بشراء حصة مصر للطيران فى شركة مطار القاهرة للأسواق الحرة والتى تصل إلى 12% من قيمة رأسمال الأسواق، وبذا ترتفع حصة المطار فى الأسواق إلى 24% و 76% للقطاع الخاص.

نقل جوى بين مصر وقطر

توجه وفداً برئاسة سمير عبد المعبود رئيس سلطة الطيران المدنى المصرى إلى الدوحة حيث جرت مباحثات حول النقل الجوى بين مصر وقطر، والتوقيع النهائى على إتفاق النقل الجوى بين البلدين فى إطار التعاون المستمر بينهما.

برنامج تدقيق السلامة

أعلن الاتحاد الدولى للنقل الجوى (الإياتا) إدراج بند تطبيق برنامج تدقيق السلامة "IOSA" كشرط لعضوية شركات الطيران الجديدة وطالب الإتحاد بإستكمال هذا البرنامج قبل قبول العضوية فيه، ويمكن لشركات الطيران الأعضاء فى الإتحاد إبرام عقد لبرنامج تدقيق السلامة مع حلول نهاية العام الجارى، وإستكماله بحلول نهاية عام 2007.

إنشاء شركات طيران خاصة

وافقت سلطة الطيران المدنى فى مصر بصفة مبدئية على إنشاء 12 شركة للطيران الخاص، وذلك فى إطار خطواتها لتنمية صناعة النقل الجوى وزيادة حركة الركاب من وإلى المطارات المصرية، وستتم الموافقة النهائية لهذه الشركات بعد إنهائها جميع الإجراءات والقواعد التى وضعتها السلطة وشروط إنشاء هذه الشركات.

رحلات جماعية إلى الفضاء

أعدت كل من وكالتى «فيرجن كلينيك» و«سبيس أوفنجرز» الأمريكيتين برامج لتنظيم رحلات جماعية إلى الفضاء الخارجى أوائل عام 2008، وقد سبق أن قامت الوكالتين بتنظيم الرحلات على متن طائرات «ميج 25» الروسية و«بى 727» الأمريكية، كما قامت أيضاً بتنظيم رحلات فضائية لعدد من المليارديرات إلى المحطة المدارية الدولية على متن سفينة الفضاء الروسية «سيوز»، ومن المتوقع أن يصل عدد الحاجزين بهذه الرحلات عام 2021 إلى حوالى 14 ألف مسافر سيدفعون حوالى 700 مليون دولار، وسيتم فى المستقبل توفير مطارات مستقلة لإطلاق سفن الفضاء الجماعية.

مساعدة الدول النامية

فرضت فرنسا ضرائب على تذاكر السفر للمساعدة فى تمويل الدول النامية وانضمت إليها 13 دولة لنفس الغرض، وقد سبق لفرنسا أن أطلقت هذه الفكرة منذ ثلاث سنوات بالرغم من موقف (الإياتا) المعارض لذلك.

حركة العاملين فى مصر للطيران



تم اعتماد حركة مديرى مكاتب مصر للطيران والمحطات الخارجية، وقد تم الإختيار بناء على مجموعة من المعايير الموضوعية التى كان من بينها الكفاءة العالية فى العمل، وكانت الأولوية حسب الترتيب فى درجات النجاح بالنسبة للذين تقدموا للاختبارات، وقد أكد الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدنى على ضرورة تطبيق المعايير الموضوعية العادلة فى الإختيار.

برامج تدريبية بالتنسيق مع المنظمات البحرية العالمية



عرض السيد المهندس/ أحمد العقاد رئيس لجنة التدريب خطة اللجنة المستقبلية وتتضمن الإستفادة من البروتوكول الموقع مع مركز تحديث الصناعة فى عمل البرامج التدريبية التى تغطى المجالات المختلفة، والإهتمام بالتدريب الفنى للكوادر التى تعمل بالميناء الذى لم يتسنى للغرفة القيام به فى الفترة السابقة وتدريب الكوادر الفنية مثل المشرفين على التشغيل وعمالة الشحن والتفريغ بالتعاون مع المراكز المتخصصة فى هذا الصدد.

إلى جانب التنسيق مع المنظمات البحرية العالمية مثل المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة الـ BIMCO لعقد برامج متميزة متخصصة فى إدارة السفن وإدارة التشغيل والإشراف وأسرة المجلة تنتهز هذه الفرصة لتتقدم بالتهنئة للسيد المهندس أحمد العقاد وتتمنى لسيادته كل نجاح وإزدهار

مدرسة للنقل البحرى تحت إشراف الغرفة



خاطبت اللجنة التنفيذية لتطوير التعليم بالإسكندرية برئاسة السيد الدكتور/ أحمد سعد رجب، مجلس إدارة الغرفة بأنه فى إطار تطوير التعليم بالإسكندرية وحرصاً على مشاركة مؤسسات المجتمع المدنى فى تطوير العملية التعليمية فقد تمت الموافقة من قبل اللجنة التنفيذية لتطوير التعليم فى الإسكندرية فى إطار برنامج "من المدرسة إلى العمل" على إنشاء مدرسة للنقل البحرى تم إختيارها بالفعل بمنطقة محرم بك، وقد رأت اللجنة أن تتولى غرفة ملاحة الإسكندرية الإشراف الكامل على المدرسة من حيث إختيار التخصصات ووضع المناهج وتدريب المدرسين ووضع آلية لربط المدرسة بسوق العمل ووضع نظام لتدريب الطلاب فى الشركات العاملة فى هذا المجال.

وقد أدرج مجلس إدارة الغرفة المشروع على رأس جدول إجتماع اللجنة التنفيذية لمناقشة إقتراح السيد الدكتور رئيس اللجنة التنفيذية لتطوير التعليم وعمل دراسة شاملة عن المشروع تمهيداً لعرضه فى أول إجتماع لمجلس الإدارة.

BITF
UBIFRANCE

منوعات فرنسية بـ عربية

أخبار معارض باريس

ذكرت إحصائيات المنظمة العالمية لتجارة الإلكترونيات أن صادرات الصين من التقنيات الحديثة قد وصلت في عام 2004 إلى 180 مليار دولار أمريكي "151 مليار أورو" مقابل مليار لصادرات الولايات المتحدة الأمريكية.
الصين تعيش على مقاييس مختلفة عن مقاييس بقية دول العالم وحسب أرقام وزارة التجارة الصينية التي أوضحت بأن ميزان الصادرات الصينية لعام 2005 يتجه نحو فائض قدره 100 مليار دولار أمريكي.
أما نسبة تقدم هذا الفائض في الميزان التجاري الصيني فلقد وصلت إلى 333%.
الصين هي المنتج الأول لمعدات الإتصال والتقنيات الحديثة وهي كذلك تحتل المركز الثاني عالمياً للدول المستوردة للبترول وهي أيضاً تستهلك 55% من الإنتاج العالمي للأسمنت، 40% من الفحم و25% من الفولاذ العالمي.
الصين لم تغير مسارها السياسي، فهي مازالت شيوعية ... ولكنها لم تعد تخيف أحد وذلك منذ أن إستعادت سيادتها على هونغ كونغ ومنذ هبوب رياح العولمة وتدفق الشركات العملاقة في العالم على الصين لإقامة مصانعها وترك بلادها مخلفة بذلك أزمات بطالة كبيرة ... الهدف من هذه الهجرة الجماعية هو الوصول إلى إنتاج عملاق على مستوى العالم وبأقل أسعار كلفة ممكنة. وحدها الأسعار المنافسة هي التي تتحكم في هذا المنطق التجاري الجديد ... دون أي إعتبارات أخرى فلا وطنية هنا ولا إنسانية ولا نوعية ...
وهكذا تحولت الصين إلى معمل للعالم ، في الصين يكون الإنتاج وفي بقية العالم يكون الإستهلاك!
الصين أصبحت بدون أدنى شك من أكبر القوى الإقتصادية في العالم وقوة جاذبيتها تدفع النمو الإقتصادي العالمي نحوها وأي صدمة سياسية أو إقتصادية غير متوقعة في هذا البلد ستؤدي إلى عواقب فورية على الإقتصاد العالمي برمته.
بقية العالم يطرح تساؤلات! إلى أي حد يمكننا الإعتماد على ثبات السياسة والإقتصاد الصيني؟ وهل نحن فعلاً قد فقدنا نقطة التوازن بين التطوير وحرية التجارة ؟!

الإمارات العربية - دبي
"335 مليون أورو هي قيمة العقد الذي حصلت عليه شركة بويغ الفرنسية للبناء

جاءت في بيان صحافي لمجموعة بويغ الفرنسية بأنها حصلت على عقدين للبناء في دبي :
العقد الأول لفرعها "شركة بويغ العالمية للبناء" التي باشرت في بناء فندق فخم بقيمة إجمالية قدرها 225 مليون أورو بالتعاون مع "شركة تارجت للهندسة والبناء في أبو ظبي" حصة بوينغ من هذا التعاون تصل إلى 70% حسب ماذكره ناطق بإسم الشركة . المشروع سيتم تسليمه في عام 2008.
العقد الثاني لفرعها "في-أس-ال" الذي وكل لتنفيذه مع شركة فرنسية الهوية لإقامة خط مترو فوق الأرض يجتاز إمارة دبي.
قيمة هذا المشروع الذي يجب أن يتم تنفيذه أيضاً في عام 2008 تبلغ 110 مليون أورو وتصل حصة بويغ فيه إلى الثلث حسب نفس المصدر.

الدوحة - قطر
"بناء أكبر مصفاه الغاز المسيل في العالم"

أكد وزير البترول والصناعة القطري السيد عبد الله بن حمد العطية في خطابه بمناسبة البدء في بناء أكبر مصفاة في العالم للغاز المسيل الذي قررت حكومة قطر بنائها.
هذا المشروع القطري - الأمريكي الذي يشتمل على بناء مصنعين لتصفية الغاز "رأس غاز 3 ورأس غاز -4" كان قد وقع على تنفيذه في شهر نوفمبر / تشرين 2 لعام 2005.
القيمة الإجمالية لتكاليف هذا المشروع العملاق تصل إلى 14 مليار دولار أمريكي والذي سينتج بعد إنتهاء العمل فيه 77 مليون طن من الغاز المسيل في عام 2010.
المشروع سينفذ من قبل قطر بتروليوم بنسبة 70% وشركة إكسون موبيل راس لافان المحدودة بنسبة 30%.
الخط الأول لتسييل الغاز سيصبح جاهزاً خلال النصف الثاني لعام 2008.
الولايات المتحدة الأمريكية ستستورد بفضل هذا المشروع الضخم من قطر ما بين 25-30% من حاجتها للغاز المسيل.

مصر - فرنسا
دور التواصل في العلاقات الإقتصادية

في البداية أتوجه بالشكر إلى مسئولي مجلة "إنترناشيونال نت" الذي أتاحو لي فرصة عرض موجز لأنشطة الـBITF، كما أشكر الزميلات والزملاء لحسن تعاونهم في تدعيم العلاقات الإقتصادية بين مصر وفرنسا.

حسن بهنام

وفي إطار هذا التعاون المثالي بين الـBITF والصحافة المصرية والإقليمية، تم خلال العام الماضي توزيع 216 بيان صحفي عن أحدث التكنولوجيات الفرنسية والزيارات الرسمية للشخصيات والوفود، وتم نشر 1417 مقال في الصحف المحلية والإقليمية، كما تم إنتاج 12 ملف صحفي (Press Book) عن موضوعات مختلفة.
هذا وقد أمتد نشاط المكتب في العام الماضي حيث تم إفتتاح فرع جديد لتولي مهمة ترويج صورة فرنسا وخدمات الوكالة الفرنسية للإستثمارات (AF11) لدى وسائل الإعلام المصرية و 9 دول أخرى في المنطقة وهم لبنان، سوريا، الأردن، الإمارات العربية المتحدة، المملكة العربية السعودية، الكويت، عمان، قطر والبحرين.
ويذكر أن الـBITF هو إحدى مكاتب الـ13 للوكالة الفرنسية لتنمية الشركات (UBI-FRANCE) الناشطين في 13 عاصمة إقتصادية هامة ويغطون أكثر من 40 دولة، بالتعاون مع آلاف الصحفيين في أكثر من 38 ألف جريدة ومجلة، وينفرد الـBITF ومقره القاهرة في تغطية 10 دول في منطقة الشرق الأوسط.

مع تحياتي وأطيب التمنيات
Hassan Bahnam
حسن بهنام
يناير 2006

المغرب - الرباط
"آمال في إكتشاف كميات كبيرة من البترول للتسويق التجارية"

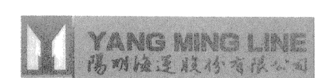
أعلنت السيدة أمينة بن خضرا "المديرة العامة للمكتب الوطني للبترول والمعادن" بأن حفريات التنقيب عن البترول التي أجريت في عام 2004 أثبتت عن وجود بترول فعلي يمكن إستغلاله تجارياً.
وأضافت بأن المؤشرات كلها توضح عن وجود طبقات من البترول والغاز الطبيعي تحت سطح البحر.
والواقع أن المغرب يرغب بأن تصعد الشركات العالمية جهودها في التنقيب عن البترول في أراضيها، وتعتبر أن هناك آمال كبيرة للحصول على كميات هامة تمنحها إمكانية التصدير.

الدوحة - قطر

أعلن وزير البترول القطري السيد عبد الله العطية أمام الصحافة بأنه من المتوقع أن لا ترفع منظمة الدول المصدرة للبترول إنتاجها عند إنعقاد إجتماعها القادم في شهر حزيران/ يونيو 2006 إذا بقيت الأسعار على ماهي عليه وإذا لم يكن هناك نقص في الأسواق العالمية وأضاف بأن الإقتصاد العالمي يمكنه أن يتحمل سعر 60 دولار أمريكي للبرميل.

الجزائر العاصمة - الجزائر
"إكتشاف حقل هائل للغاز في الصحراء الجزائرية

صرح السيد إبيرتوكودرينو العضو المكلف في مجموعة إديسون للغاز الإيطالية عن إكتشاف حقل هائل للغاز في الصحراء الجزائرية " من 100 إلى 120 مليار م3، أي أكثر من ثلث الحقل الذي أكتشف في مصر والذي يعتبر الأكثر أهمية في بلاد حوض البحر الأبيض المتوسط" هذا ما أكده السيد كودرينو.



LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

AUGUST 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V LT TRIESTE	04E	02/08/06	PSD
M/V EMPRESS HEAVEN	43E	04/08/06	PSD
M/V SAVONA BRIDGE	03E	04/08/06	PSD
M/V YM PLUM	44E	05/08/06	PSD
M/V YM IBIZA	14E	07/08/06	PSD
M/V SCI VIJAY	06E	09/08/06	PSD
M/V RIVER ELEGANCE	15E	11/08/06	PSD
M/V RIALTO BRIDGE	21E	11/08/06	PSD
M/V YM COSMOS	41E	12/08/06	PSD
M/V YM OCEAN	81E	14/08/06	PSD
M/V YM PROMINENCE	29E	16/08/06	PSD
M/V EMPRESS DRAGON	52E	18/08/06	PSD
M/V YM ANPING	02E	18/08/06	PSD
M/V GLEN CANYON BRIDGE	02E	19/08/06	PSD
M/V YM LONGEVITY	86E	21/08/06	PSD
M/V CONTISINGA	07E	23/08/06	PSD
M/V NA XI HE	60E	25/08/06	PSD
M/V YM ORCHID	44E	26/08/06	PSD
M/V YM GALAXY	62E	28/08/06	PSD
M/V SCI MAHIMA	16E	30/08/06	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS FAR EAST / EAST MED PORT

AUGUST 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V YM SKY	33W	02/08/06	PSD
M/V YM IZMIR	15W	09/08/06	PSD
M/V JINYUNHE	40W	16/08/06	PSD
M/V YM PEOPLE	29W	23/08/06	PSD
M/V YM EARTH	31W	30/08/06	PSD



LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND

AUGUST 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V HANJIN IRENE	92W	01/08/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM OCEAN	81W	05/08/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V YM ANPING	02W	06/08/06	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V HANJIN VALENCIA	62W	08/08/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM LONGEVITY	86W	12/08/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V HUMBER BRIDGE	88W	13/08/06	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V AKASHI BRIDGE	28W	15/08/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM GALAXY	62W	19/08/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V NEWPORT BRIDGE	28W	20/08/06	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V NORMANDIE BRIDGE	37W	22/08/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM COMFORT	89W	26/08/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V SAN PEDRO BRIDGE	52W	27/08/06	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V YM YANTIAN	89W	29/08/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS

AUGUST 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V SCI MAHIMA	16W	06/08/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM ORCHID	44W	07/08/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V TBN	W	01/08/06	PSD	PSD/RTM/ANR/FXT/HAM/LEH
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	59W	13/08/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM GREEN	41W	14/08/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V SUEZ CANAL BRIDGE	23W	08/08/06	PSD	PSD/RTM/ANR/FXT/HAM/LEH
M/V INDIA LOUTS	33W	20/08/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM CYPRESS	42W	21/08/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V YM BAMBOO	41W	28/08/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V LT TRIESTE	05W	27/08/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM

الإسكندرية : ٢ شارع فرناند عاداه/ المسلة. محطة الرمل ت/4861239 - 4873078-4873951 - 4862500
فاكس/ 4840757 -4847266 تلكس/ 54630 -54418 إسكندرية

مكتب بورسعيد: 13 شارع الجمهورية تليفون: 066/359885 فاكس/ 066/336645
مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس (57) 320221
الفروع : القاهرة - بورسعيد - السويس



التغيـر المناخى على العالـم العربـى

«الأسباب والآثار الإقتصادية»

تغطية
ميادة محمود



تقع المنطقة العربية فى حزام المناطق الجافة وشبه الجافة، وتتميز بإمتداد المناطق الساحلية على البحر المتوسط والأحمر وخليج عدن والخليج العربى ... ورغم توافر مصادر الطاقة بها إلا أنها تعانى من نقص المياه والغذاء.

وتعتبر التغيرات المناخية الحادثة والمتوقعة نتيجة إرتفاع درجات الحرارة - مثل ارتفاع سطح البحر وتغير التيارات البحرية وازدياد معدلات العواصف البحرية والرملية ... وغيرها - ذات تأثيرات سلبية كبيرة وبخاصة على المناطق الساحلية ...

وقد أقيمت بالإسكندرية حلقة العمل التدريبية «التغير المناخى فى العالم العربى ... الأسباب والآثار الإقتصادية» والتى نظمها برنامج الأرصاد .. بكلية النقل البحرى والتكنولوچيا بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى.

وتهدف الحلقة إلى التعرف على أسباب حدوث التغير المناخى والآثار الإقتصادية الناجمة عنه وكيفية التكيف معها، مع دراسة السيناريوهات المختلفة وإختيار الأنسب منها وإستخدامه فى فهم التأثيرات الناجمة عنها، مع إمكانية وضع إستراتيجية للمناخ فى العالم العربى من خلال البيانات المتحصل عليها تحت ظروف تغير المناخ ..

انقسمت الحلقة إلى 3 جلسات، تضمنت كل منها عروض للأوراق البحثية المختلفة والمتعلقة بتأثير التغير المناخى على كافة الأصعدة، واختتم المؤتمر بجلسة تدريب عملى على إستخدام برنامج دعم وإتخاذ القرارات لنقل التقنية الزراعية (DESSAT) والذى يدمج عناصر التربة وبيانات حالة الطقس بنماذج المحصول وبرامج التطبيق.

تناولت الأوراق البحثية المعروضة التغير المناخى من نواحى عدة مثلت محاور عمل الحلقة هى أسباب ومؤشرات وأبعاد تغير المناخ:

* تأثير تغير طبيعة سطح الأرض على المناخ.
* تأثير تغير المناخ على مستوى سطح البحر والإقتصاد والزراعة وعلى تغير طبقة الأوزون.
* تغير منطقة التجمع المدارية وتذبذب فيضان النيل.
* تأثير العواصف الرملية على المناخ.
* علاقة التغيرات المناخية بتغير خط الساحل.
* التدهور البيئى فى العالم العربى وأفريقيا وعلاقته بالتغير المناخى.
* التطبيق على تغير المطر فى ليبيا وتغير المناخ فى الخليج العربى.
* وأخيراً، التغيرات المناخية التاريخ والمستقبل وتأثيرات الإنسان.

وعن تأثير المناخ على الزراعة قدم د. علاء عبد الرؤوف محمد خليل - باحث مساعد بالمعمل المركزى للمناخ الزراعى - مركز البحوث الزراعية - قدم بحث عن إستخدام بيانات الأرصاد الجوية فى التطبيقات الزراعية المختلفة، وجاء فيه أن الأنشطة الزراعية لها علاقة وثيقة بالظروف المناخية فمناخ منطقة معينة يحدد نوعية المحاصيل التى يمكن زراعتها فى هذه المنطقة ونظم الزراعة وكذلك العائد من وحدة المساحة، وهناك تأثير للعوامل المناخية على الزراعة وإدارة الموارد الطبيعية. وتتأثر الزراعة بالتغيرات التى تحدث فى المناخ سواء كان التغير فى المناخ ككل بالمنطقة أو فى المناخ المحيط بالنباتات.

وتؤثر العوامل المناخية على الإحتياجات الحرارية وإحتياجات البرودة والاحتياجات المائية للمحاصيل وميعاد الزراعة وفترة بقاء المحصول فى الأرض وتحمل الأمراض والآفات وكذلك اقتصاديات الزراعة والمحصول الكلى وجودته.

وتعتبر الخطوة الأولى لأى تنمية زراعية هى دراسة المناخ فى منطقة الزراعة حيث تعتبر قياسات بيانات المناخ المختلفة وكيفية استخدامها من العوامل الأساسية. وإستخدام بيانات الأرصاد الجوية فى التطبيقات الزراعية المختلفة يمكن أن يساعد فى تطوير أساليب الإدارة الزراعية وذلك بتوفير المعلومات اللازمة لحسابات الرى والمقننات المائية لتقليل تكلفة الرى وتقليل فقد الماء.

وتؤدى طرق التنبؤ المبكر بالأمراض والآفات إلى توفير وقت كافى لإتخاذ الإجراءات الضرورية لتفادى إستخدام المبيدات الكيميائية، وحساب ميعاد الزراعة بدقة يضمن التجانس فى الزراعة ويقلل تكلفة الزراعة بالبذور فى عديد من المحاصيل.

كما تحدث د. جمال صلاح و د. علاء عبد الخالق «كلية العلوم - جامعة القاهرة - فى بحث مشترك عن إستخدام برنامج دعم وإتخاذ القرار فى الزراعة DESSAT وهو نموذج محاكاة يدمج عناصر التربة وبيانات حالة الطقس مع نماذج المحصول وبرامج التطبيق، والذى يزود بنواتج المحصول النموذجية ويسمح للمستخدمين بمقارنة نتائج النموذج بالنتائج الفعلية، ويسمح بعمل تغيرات مناخية لبيانات الأرصاد الجوية ودراسة تأثير التغيرات المناخية على المحصول.

ولأن البيئة هى العلاقة المتبادلة بين الكائن الحى - سواء كان إنسان أو حيوان أو نبات - والمحيط الذى يعيش فيه، ولأن التلوث البحرى هو أى تغيير ضار يطرأ على الصفات الطبيعية أو البيولوجية أو الكيميائية للبيئة؛ فقد تم عرض بحث التدهور البيئى حول العالم العربى وأفريقيا وعلاقته بالتغير المناخى للدكتور ممدوح المليجى من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.

ومن أهم الأبحاث التى قدمت أيضاً بحث التغيرات المناخية وأثرها على الإقتصاد للدكتور/ إيمان صالح كلية التجارة جامعة قناة السويس.

واشتمل على أهم الظواهر المناخية المختلفة ذات التأثير على الاقتصاد. مثل الاحتباس الحراري، النشاط الزلزالى، واختلال توازن دورة المياه فى الطبيعة.

وقد كشفت بريطانيا فى تقرير سرى لوزارة الدفاع الأمريكية بأن ظاهرة تغير المناخ وافرازاتها الجانبية سوف تفرض أوضاعاً خطيرة على الإستقرار السياسى والإقتصادى والإجتماعى بعد وقوع أكثر من 400 مليون نسمة تحت ظروف معيشية متدهورة بسبب الجفاف وارتفاع درجات الحرارة وزيادة عدد السكان وتردى النشاط الإقتصادى، مما سيسبب ظهور وبروز مشاكل متعددة فى أغلب قارات العالم خلال الفترة ما بين (2010 - 2030) حيث يتوقع خبراء البيئة والمناخ تعرض أوروبا إلى جفاف مما ينعكس على شكل صدامات وصراعات مسلحة بين دول الإتحاد الأوروبى حول الغذاء وموارد المياه ومشاكل الهجرة والنفاذ التجارى مما سيؤدى بدورها إلى تفسيخ العلاقات الدبلوماسية بينها.

وركز البحث على أهتمام مصر بظاهرة التغير المناخى Climate change Phenomena والذى بدأ منذ فترة طويلة ويتضح بصفة رسمية بعد أن انشأت مصر جهاز شئون البيئة Egyptian Enviromental Affairs Agency (EEAA) فى عام 1982، وقد كانت مصر من أوائل الدول العربية التى وقعت على إتفاقية الأمم المتحدة الإطارية للتغيرات المناخية United Nation Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) فى 9/6/1992 وصدقت عليها فى 5/12/1994. وفى مارس 1995 بدأ مشروع الخطة القومية للتغيرات المناخية بالتعاون مع الولايات المتحدة للدراسات القطرية ثم كان التعاقد مع مرفق البيئة العالمى Global Enviromental Facility (GEF) فى عام 1996 لتنفيذ مشروع تأهيل القدرات الوطنية فى مجال التغيرات المناخية، وتشكلت اللجنة الوطنية للتغيرات المناخية عام 1997 من ممثلو وزارات مختلفة.

وفى عام 2005 تم البدء فى تنفيذ مشروعات إسترشادية للترويج لإقامة مشروعات آلية للتنمية النظيفة فى مجال الطاقة المتجددة .

كما تم العمل على وضع رؤية مستقبلة لتحديث وتفعيل دور اللجنة الوطنية، وتعظيم الإستفادة من الفرص المتاحة فى المجتمع الدولى فى مجال بناء القدرات، وتنفيذ برامج زيادة الوعى العام وتشجيع تبادل المعلومات والخبرات على المستوى الإقليمى والتعاون مع المؤسسات الدولية فى مجالات نقل التكنولوچيا لتخفيف التغيرات المناخية



فلسفة الإدارة بالمشاركة

بقلم محاسب / سعيد رجب شرف الخبير المالى والإقتصادى

لاشك أن هناك العديد من أساليب القيادة وأنماطها والتى تتأثر بصفة عامة بعدة عوامل يجب أخذها فى الإعتبار سواء كانت عوامل تنظيمية أو ما يرتبط منها بشخصية المدير أو ما يتعلق منها بالمرؤسين أو ما يرتبط بالمهام التى يزاولها المرؤسون.

وتعتبر فلسفة الإدارة بمشاركة العاملين فى إتخاذ القرارات من الفلسفيات الإدارية التى تحقق نتائج إيجابية فى إنجاز وتحقيق الأهداف التنظيمية بدرجة عالية من الفاعلية والكفاءة لذلك سنتعرض هنا لمفهوم المشاركة.



فمفهوم المشاركة هى التى يقصد بها تفاعل الفرد عقليا أو إنفعاليا مع موقف الجماعة بطريقة تشجعه على المساعدة فى تحقيق أهداف الجماعة والمشاركة فى تحمل المسئولية نتيجة هذه المشاركة.

الأصول الرئيسية لتحقيق المشاركة:

أولا – تقتضى المشاركة الفعالة التفاعل العقلى والعاطفى للفرد بمعنى أن العاملين إذا ما شعروا بأن رئيسهم يقوم بإجراءات المشاركة من إستطلاع للآراء وعقد الإجتماعات مع أنه بطبيعته غالباً ما يكون إستبدادياً لا يتقبل أى أفكار منهم – فإن ذلك لا يحقق لديهم تفاعلاً عقلياً أو عاطفياً ولا تتم عملية المشاركة.

ثانيا – تدفع مشاركة العاملين فى إتخاذ القرار إلى المساهمة فى الموقف لتهيئة الفرصة لإستخدام قدراتهم على الإبتكار والمبادأة لتحقيق أهداف المؤسسة.

ثالثا – تشجيع مشاركة العاملين على المساهمة فى تحمل المسئولية لشعورهم بتفاعلهم مع الموقف بأنهم مشتركون فى العملية الإدارية وإتخاذ القرار فيعملون على نجاحه ولا يقتصر دورهم على مجرد التنفيذ.

درجات المشاركة فى العملية الإدارية:

يرتبط مفهوم المشاركة بدرجات متفاوته من حيث إشتراك العاملين فى العملية الإدارية وإتخاذ القرارات المتعلقة بأعمالهم وهنا يمكننا أن نقسم المشاركة إلى ثلاث درجات.

الدرجة الأولى: الفهم المتبادل فإن درجة الفهم المتبادل بين العاملين وإدارة المؤسسة ويتكون من خلالها روح الفريق ويصبح العاملون أكثر شعوراً بالمسئولية وأكثر إستخداماً لقدراتهم الإبتكارية.

الدرجة الثانية: درجة الإستشارة وذلك بإشراك الرئيس لمرؤسيه فى الحصول على إقتراحاتهم فيما يختص بأعمالهم ولكنه يحتفظ لنفسه بسلطة إتخاذ القرار النهائى لنفسه بعد إستشارتهم.

الدرجة الثالثة: درجة التفويض بإتخاذ القرار وهذا النوع من المشاركة يفوض فيه الرئيس مرؤسيه ببعض سلطاته لإتخاذ القرارات فيما يتعلق بأعمال معينة فى إدارة المؤسسة.

وللمشاركة فى إتخاذ القرار عدة مزايا منها:-

مزايا الإدارة بالمشاركة :-

حيث يؤدى إشتراك المرؤسين فى إتخاذ القرارات إلى مزايا عديدة سواء كان ذلك بالنسبة للعاملين أو بالنسبة للإدارة – ومن أهم هذه المزايا الآتى:

1 – تساعد الأفراد على أشعارهم بالمسئولية وتجعلهم أكثر نضجاً – وتهئ لهم الفرصة للتعبير عن آرائهم – كما تحقق الرضا عن العمل بإعتبارهم مشاركين فى إتخاذ القرار.

2 – تساعد مشاركة الأفراد فى رفع إنتاجيتهم وتحسين نوعيته وخفض نسبة التالف والعادم كحرصهم على نجاحهم فى تنفيذ القرارات التى أسهموا فى إتخاذها.

3 – تؤدى الإدارة بالمشاركة إلى إنخفاض معدلات الغياب ومعدلات دوران العمل وتزيد من نسبة مواظبة العاملين وإلتزامهم بمتطلبات العمل.

4 – تؤدى الإدارة بالمشاركة إلى إيجاد روح الفريق فى الإدارة وإلى إيجاد جو من الود والتفاهم بين الإدارة والعاملين.

5 – تعتبر المشاركة من أهم الوسائل التى تحقق قبول العاملين للتغيير عند إدخال تحسينات على نظم العمل وذلك لتغلبها على حالات القلق والمقاومة التى تنشأ لديهم لمواجهة التطوير.

6 – تقلل الإدارة بالمشاركة من الحاجة إلى توقيع الجزاءات وتصبح سلطة الرؤساء أكثر فعالية وتحد من مقاومة العاملين لها.

الظروف التى يجب تواجدها لنجاح عملية الإدارة بالمشاركة

يرى بعض الباحثين فى علم الإدارة أن الإدارة بالمشاركة هى الحل الأمثل لمعظم المشكلات التى تواجهها الإدارة فى علاقاتها بالعاملين ولكن المشاركة وإن كانت تفيد فى كثير من الحالات إلا إنها يجب أن تستخدم فى الظروف المناسبة والتى تتلخص فى الآتى:

أ – يتوقف نجاح المشاركة على توافر سمات معينة فى شخصية المرؤسين لأن فعاليتها ترتبط بهم ومن أهم السمات المطلوبة منهم شعور الفرد بالإستقلال والرغبة فى التعبير عن أفكاره.

ب – يتوقف نجاح المشاركة على توفير المناخ التنظيمى المناسب إذ يجب إقناع الإدارة العليا بها وتطبيقها وتشجيعها وتمارسها مع كافة المستويات الإدارية فى المؤسسة .

ج – يجب عدم اللجوء إلى المشاركة فى الحالات الروتينية العادية إنما يتم الإستعانة بها فى المواقف والمشكلات الهامة التى يكون لها تأثير واضح على المرؤسين.

د – يتوقف نجاح عملية الإدارة بالمشاركة على درجة التدريب على متطلباتها من تفويض بالسلطة وإستشارة المرؤسين وعقد الإجتماعات والمؤتمرات ويجب أن يتوفر لدى المؤسسة قدر من هذه المتطلبات وذلك لن يتأتى إلا من خلال التدريب المستمر لتنمية هذه المهارات إلا إننا يجب أن ننبه إلى أن هناك بعض الحالات التى تتطلب إتخاذ قرار سريع لتلافى حدوث أضرار جسيمة الأمر الذى لا يتفق وإتخاذ قرار عن طريق المشاركة – بل لابد أن يكون القرار فى هذه الحالة إنفرادياً.

وهناك طريقتان للإدارة بالمشاركة

أ – الطرق الرسمية للمشاركة

ب – الطرق غير الرسمية للمشاركة

أ – الطرق الرسمية للمشاركة:

وتتطلب تلك الطريقة وضع هيكل تنظيمى رسمى للقيام بعملية المشاركة وهذه التى تتطلب صفة الدوام والإستمرار فى هذا النوع من المشاركة ويكتسب بعض الأفراد الذين يساهمون فى عملية المشاركة صفات رسمية بالإضافة إلى أعمالهم العادية

ومن أهم طرق المشاركة الرسمية

أ – تكوين مجلس إستشارى من الإداريين بحيث ينظر إلى هذا المجلس بإعتباره لجنة إستشارية دائمة لمجلس الإدارة الأصلى ويتوقف نجاحه على مدى تأييد الإدارة العليا وتشجيعها له.

ب – تكوين لجان مشتركة من الإدارة واللجنة النقابية بالمؤسسة بحيث يساعد القادة النقابيون فى الإشتراك فى حل مشكلات الإنتاج ويزودون الإدارة ببيانات هامة عن مشكلات العمل ومشكلات العاملين وهذه الطريقة تعتبر فعالة لتحسين الإتصال بين الإدارة والعاملين بالمؤسسة ويتوقف نجاحها على العلاقات الطيبة بين الإدارة والعاملين.

ج – أن يكون هناك برامج للإقتراحات والتى من خلالها تحصل الإدارة على مقترحات قد تكون ذات قيمة كبيرة لتنمية الكفاية الإنتاجية بالإضافة إلى تنمية معنويات الأفراد لإتاحة الفرصة لهم للتعبير عن آرائهم وشعورهم بالفخر عند تقبل أفكارهم.

ب – طرق غير رسمية للمشاركة:

ويتم هذا النوع من المشاركة فى فترات غير منتظمة أى لا يوضع لها برنامج محدد مقدماً وذلك عندما تظهر مشكلة أو يوجد موضوع هام فإن الرئيس يستشير بعض مرؤسيه وذلك بعقد مواعيد منظمة للإجتماع بهم لمناقشة تلك الموضوعات وإتخاذ القرارات المناسبة لها.

وأخيراً فإنى أرجو أن أكون قد وفقت فى عرض موضوع فلسفة الإدارة بالمشاركة للمساهمة فى حل بعض مشكلات الإدارة

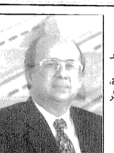
والله الموفق

أخر أخبار الهرم الرابع



برنامج علمى لتطوير القدرات الإبداعية بمكتبة الإسكندرية

دشن مركز القبة السماوية التابع لمكتبة الإسكندرية، برنامج سنوى جديد بعنوان "يوم الإبداع فى مصر" والذى سيقام سنوياً فى نفس اليوم ويهدف هذا البرنامج إلى تعزيز عملية الإبداع وتطوير القدرات الإبداعية عند فئات عمرية مختلفة. تضمن البرنامج عدد من المحاضرات وورش العمل لطلبة المدارس فى شكل"نادى للتفكير" إلى جانب برنامج مصمم خصيصاً للأخصائيين مثل أساتذة المدارس تحت عنوان "تدريب المدربين" هذا ويأتى إطلاق برنامج "يوم الإبداع إستكمالا للنجاح الذى حققه الحدث الذى نظمه مركز القبة السماوية، فى 20 يوليو من العام الماضى وذلك فى إطار إدراك أهمية الإبداع بإعتباره أهم سبل التنمية والتطلع لمستقبل أفضل



مجموعة جمال عبد الناصر

تعاونت مكتبة الإسكندرية مع مؤسسة ناصر لرقمنة ونشر مجموعة الرئيس المصرى والزعيم العربى جمال عبد الناصر التى تتضمن التالى:

الوثائق التى نشرتها دار المحفوظات والوثائق البريطانية بلندن، المملكة المتحدة، من عام 1927 حتى عام 1971 (وتتضمن حوالى 120 وثيقة مدونة فى أكثر من 53.000 صفحة)

الوثائق التى نشرتها وزارة الخارجية الأمريكية (13.939) صفحة

أكثر من 1.300 خطاب ألقاها الرئيس فى الشكل المسموع والمطبوع.

أكثر من 51.000 صورة للرئيس

أرشيفاً كاملاً لكل المقالات التى نشرت فى الصحف عن الرئيس وعن ثورة 1952

القرارات الصادرة عن مجلس قيادة الثورة.

الأخبار اليومية للرئيس ووقائع إجتماعات اللجنة المركزية للإتحاد الإشتراكى العربى

وثائق مكتوبة بخط يد الرئيس.

قد تم توثيق هذا التراث فى صورته الرقمية مصحوباً بفهرس صرفى كامل لمحتويات الموثقات وبناء محرك للبحث. كما تم نشر موقع جمال عبد الناصر على شبكة الإنترنت مما ييسر على الباحث الوصول إلى المعلومة من خلال الإستعراض أو البحث. ويتيح هذا الموقع أثرية إستخدام البحث الصرفى أو المطابق لجملة البحث، كما يتيح البحث فى محتوى الوثيقة أو عنوانها طبقاً لإختيار الباحث.

المستقبل الغامض للزراعة فى أفريقيا فى محاضرة بمكتبة الإسكندرية

تهتم مكتبة الإسكندرية بالثراء الفكرى فى مختلف العلوم والفنون التى تشكل كيان الحضارة الإنسانية وفى ظل برنامج "شباب من أجل بيئة مستدامة وفهم أفضل" نظم مركز الدراسات والبرامج الخاصة التابع لمكتبة الإسكندرية سلسلة من المحاضرات التثقيفية فى المجالات التى تمس إهتمام المجتمع من التعليم والبيئة والنمو السكانى وفى هذا الإطار نظمت مكتبة الإسكندرية ، يوم السبت الموافق 15 يوليو، محاضرة بعنوان "أفريقيا: مستقبل زراعى غامض" حاضر فى تلك المحاضرة الدكتور صلاح سليمان أستاذ علوم السميات ومكافحة الآفات بكلية الزراعة جامعة الإسكندرية حيث تحدث فيها عن المشاكل والعقبات التى تواجه الزراعة فى أفريقيا بإعتبارها من أهم موارد الدخل القومى للدول الأفريقية، كما تناول مستقبل النشاط الزراعى فى أفريقيا فى ظل نظام إقتصادى هيكلى ضعيف فى الدول الأفريقية ونظام إقتصادى عالمى غير عادل، وتهدف تلك المحاضرات إلى التعامل مع المواضيع البيئية وكيفية المحافظة على الموارد المحدودة على أسس علمية لتحقيق إزدهار الأجيال القادمة.



الإحتفال باليوبيل الذهبى لتأميم قناة السويس بمكتبة الإسكندرية

نظمت مكتبة الإسكندرية الشهر الماضى إحتفال جمهورية مصر العربية باليوبيل الذهبى لتأميم قناة السويس والذى يعد من أهم القرارات الثورية التى إتخذها جمال عبد الناصر فى 26 يوليو 1956 وكان هذا القرار سبباً فى العدوان الثلاثى على مصر. وجاء الإحتفال بهذه المناسبة فى الإسكندرية لأنها نفس المكان الذى أعلن منه قرار التأميم منذ خمسون عاماً

تخلل الإحتفالية عدد من الفعاليات ، منها إفتتاح معرض للوثائق الخاصة بقناة السويس والتى تحتفظ بها بمكتبة الإسكندرية. وكذلك عدد من الندوات العلمية والثقافية والأدبية وهى ندوة" ذكريات قناة السويس" وندوة" تاريخ القناة وأهمية قرار التأميم " وندوة "قناة السويس فى خدمة التجارة والإقتصاد العالمى "وكان من بين حضور الإحتفالية والمتحدثين فى الندوات التى تعقد خلالها الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس، اللواء عبد السلام المحجوب محافظ الإسشكندرية، الدكتور إسماعيل سراج الدين مدير مكتبة الإسكندرية، والمهندس مشهور أحمد مشهور رئيس هيئة قناة السويس الأسبق والمهندس عزت عادل رئيس هيئة قناة السويس الأسبق، الدكتور جمال مختار مدير عام الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى بالإضافة إلى ممثلين أوربيون عن جمعية أصدقاء قناة السويس والسيد اللواء بحرى / مختار عمار رئيس قطاع النقل البحرى وتم إفتتاح المعرض الساعة التاسعة صباحاً عقدت الندوات بمركز المؤتمرات بالمكتبة

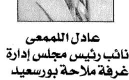
خبر

تم عقد إجتماع الجمعية العمومية العادية لغرفة ملاحة بورسعيد فى تمام الساعة الخامسة من مساء يوم الخميس الموافق 30 من يونيو 2006 بمبنى الهيئة العامة لميناء بورسعيد وذلك لإستعراض التقرير المقدم من مجلس إدارة الغرفة ومناقشة الإنجازات والخدمات التى قدمتها الغرفة لأعضاء الجمعية العمومية خلال السنة الماضية، والنظر بالميزانية العمومية 2005/2004 والموازنة التخطيطية للعام المالى 2007/2006

كما تشرفت الغرفة بحضور السيد اللواء/ شيرين حسن محمود الإجتماع ولقاء أعضاء الجمعية العمومية .

وقد دار حوار مفتوح بين أعضاء الجمعية العمومية واللواء/ شيرين حسن حول المشكلات التى تواجه مجموعة من شركات الشحن والتفريغ، وشركات تموين السفن ببورسعيد

وقد وعد سيادته بالنظر بكل المشكلات المقدمة لسيادته ووضع الحلول المناسبة لإنهائها بأسرع وقت ممكن.



عادل اللمعى
نائب رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة بورسعيد

هى مؤسسة رائدة فى المجال الرقمى
مكتبة الإسكندرية وبانوراما المشروعات الرقمية والتكنولوجية

شيدت مكتبة الإسكندرية الجديدة لتحيى أسطورة قرينتها القديمة التى شيدت فى العصر الإغريقى الكلاسيكى ولا يخفى على أحد أن إعادة إحياء المكتبة القديمة قد أعاد إلى مدينة الإسكندرية – عروس البحر المتوسط – منزلتها الرفيعة التى إكتسبتها على مر التاريخ كمركز للتعليم والتبادل المعرفى والثقافى كما أعطى تبنى المكتبة للمدينة – بشكله المتميز والمتطور– معلماً متميزاً حضارياً تقنياً يخطف الأبصار بمجرد النظر إليه.

وتعد مكتبة الإسكندرية حالياً من أهم وأكبر المؤسسات الثقافية العلمية فى العالم ومن بين غاياتها المتعددة تتطلع مكتبة الإسكندرية الريادة العالمية فى المجال الرقمى وتكنولوجيا المعلومات، فأقامت مؤخراً المعهد الدولى للدراسات المعلوماتية" (ISIS) والذى يهدف إلى أن يصبح نقطة تجمع للعلماء من كافة أنحاء المعمورة بغرض دراسة التقنيات الحديثة فى مجال تكنولوجيا المعلومات وتطوير السبل التكولوجية الحديثة التى تحقق للمكتبة أهدافها وتعزز من مكانتها وتتبنى المكتبة فى هذا الإطار عدد من المشروعات الرقمية والتكنولوجية التى تحقق لها ريادة على مستوى عالمى فى هذا المجال

منح الدكتور جمال الدين مختار «وسام الجدارة» من الرئيس عمر البشير



أصدر فخامة الرئيس عمر البشير رئيس جمهورية السودان الشقيق القرار الجمهورى رقم 88 لسنة 2006 بمنح الدكتور جمال الدين أحمد مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحري « وسام الجدار» وهو من أعلى الأوسمة التى يمنحها الرئيس السودانى تقديراً لدوره الفعال فى النهوض بالتعليم البحرى وتأسيسه أكبر صرح تعليمى عربى بالمنطقة العربية ودعمه ورعايته الفياضة لأبناء السودان فى بلدهم الثانى مصر.

وقد قام سعادة القائم بأعمال السفارة السودانية بالقاهرة السفير محمد عبدالله إدريس صباح الثلاثاء 11 يونيو 2006 بتقليد الدكتور جمال الدين مختار وسام الجدارة بحضور وفد جمهورية السودان المكون من الأستاذ أبو على مجذوب أبو على وكيل وزارة النقل ورئيس هيئة الموانى البحرية السودانية والأستاذ مضوى الطريفى أمين عام وزارة النقل السودانية والمهندس حمزة عثمان مدير عام هيئة الموانى البحرية السودانية.

والدكتور جمال الدين مختار حاصل على درجة الدكتوراه من جامعة السوربون بفرنسا عام 1978 وحاصل على وسام الإستحقاق الفرنسى عام 1986 وجائزة المنظمة البحرية الدولية لعام 1997 وهو حاصل على درجة الدكتوراة الفخرية فى العلوم البحرية من الجامعة البحرية الدولية بالسويد كما هو أول رئيس مصرى للإتحاد الدولى للجامعات البحرية كما كان قد تولى رئاسة اللجنة الأوليمبية المصرية (1993 – 1997) وإنتخب بالإجماع رئيساً للإتحاء العربى عربى لمراكز إعداد القادة الرياضيين حتى الآن

تنمية الموارد البشرية والعملية الإنتاجية

أ / عزة غانم

مدير عام الهيئة العام لتخطيط مشروعات النقل
وعضو المجلس القومى للمرأة

تمشياً مع سياسة الدولة وتوجهاتها بتنمية الموارد البشرية بإعتبارها عنصراً رئيساً من عناصر العملية الإنتاجية والتى تسهم بطريقة إيجابية فى تحقيق الأهداف التنموية المخططة فلذلك لابد من النهوض بهذه الثروة البشرية لمواكبة التطوير وهذا لن يؤتى ثمار إلا عن طريق التدريب والتعلم المستمر الذى يجب أن يأخذ مكاناً بارزاً فى التحديث والتطوير وهذه العملية (التدريب) تساهم بشكل إيجابى فى الآخذ بيد العاملين فى جميع قطاعات الدولة لتعريفهم مفهوم التطوير لإمكاناتهم وتحسين أدائهم للوصول إلى متطلبات الجودة .. فمن الضرورى تفعيل هذا الدور المهم للتدريب وتحديد الآليات الخاصة به لدعم مسيرة التنمية ومواكبة التسارع الهائل فى التقنيات والمعلومات فى كل أجهزة الدولة بالإضافة إلى تطوير معلومات الأفراد لتقبل التغيير فى التعامل بالطرق التقليدية وصولاً إلى نظام معلومات متكامل من خصائصه تبسيط الإجراءات وتسهيل التعامل مع المتغيرات وتحسين الجودة وزيادة إنتاجية الأفراد.

ولتفعيل عملية التدريب لابد من التعرف على عناصرها الرئيسية وهى المحاضر، المتدرب، المحتوى التدريبى ووسائل التدريب المساعدة.

● **المحاضر:** للمحاضر دور متميز فى نجاح العملية التدريبية لأنه يقع عليه العبء الأكبر فى توصيل المعلومات ورفع كفاءة المتدرب، لهذا يجب إختيار المحاضر بعناية شديدة عن طريق السيرة الذاتية له موضحاً بها مؤهلاته العلمية وإسهاماته العملية فى مجال التدريب وإذا سلمنا أن أساتذة الجامعات والمعاهد العلمية هم أقدر الناس على ممارسة أنشطة التدريب إلا أنه ليس كل من يعمل بالتدريس فى الجامعات أو المعاهد العملية يكون صالحاً لتدريس البرامج التدريبية. وقياساً على ذلك يجب توسيع دائرة إختيار المحاضرين لتشمل المتخصصين العاملين فى جميع المجالات المختلفة.

● **المتدرب:** يجب أن يتم تحديد الإحتياجات التدريبية للأفراد بصورة تخدم متطلبات العمل الفعلية عن طريق إدارة الموارد البشرية والتى من واجباتها الرئيسية إعداد خطة لتدريب العمالة الجديدة والحالية والإهتمام بعملية التوثيق بمعنى تخصيص ملف تدريبى يوضح به الإحتياجات التدريبية المخططة والمدى الزمنى لتنفيذها مع ربطها بالتدرج الوظيفى وإحتياج الجهة للكفاءات وذلك من منظور التطوير

● **المحتوى التدريبى:** هو من أهم عناصر نجاح العملية التدريبية ويجب على مخطط برامج التدريب أن يكون ملماً بإحتياجات الأفراد ومستواهم التقنى قبل تنفيذ البرنامج وكذلك لابد من قياس العائد من التدريب عن طريق الإختبار فى نهاية البرنامج لضمان جدية المتدرب فى التحصيل ويمكن تقسيم البرامج من حيث نوعيتها إلى:

– برامج تخصصية: وهى النوعية التى تخدم تقنيات خاصة بالمجالات الإنتاجية والتعامل مع المعدات والآلات وكذلك لضبط الجودة وتخص هذه النوعية الأفراد من فنيين ومهندسين يعملون فى مجال الإنتاج بشكل مباشر.

– برامج فنية وهندسية عامة: تخدم هذه النوعية العاملة فى مجال الصيانة والإصلاح والتخطيط كبرامج الإدارة الهندسية وهندسة القوى الميكانيكية والإنتاج.

– برامج الإدارة: وتشمل برامج الإدارة العامة وتنمية المهارات الإدارية وبرامج التسويق وبرامج الحاسب الآلى ونظم المعلومات وتوجه للعاملين فى مختلف الأجهزة الإدارية.

– برامج المحاسبة والتكاليف: توجه للمحاسبين وأفراد الإدارات المالية فى الأجهزة المختلفة بالدولة.

● **وسائل التدريب المساعدة :** يمكن للجهات المتعددة بالدولة التعامل مع بعض مراكز التدريب المعتمدة مع مراعاة دراسة برامجها ومعرفة إمكانياتها قبل التعامل معها لضمان الإستفادة من برامج التدريب وضمان جودة العائد من التدريب كذلك يجب الإهتمام بوسائل العرض المصاحبة لبرامج التدريب مثل الكمبيوتر،Data Show البروجيكتور وغيرها.

تحية شكر و وسام حق

دائماً ما تقوم الصحافة بعرض المشكلات وأسبابها والمسئولين عنها وكيفية حلها وآراء المختصين، لذا وددنا جعل باب للسادة المسئولين الذين لهم دور متميز فى دفع العمل بالموانى المصرية وأن نقدم الشكر لكل من يدفع الأنشطة للإنجاز بسرعة وبإلتزام الحق والصواب وأن يكون إسم هذا الباب (تحية شكر ووسام حق) وأن يكون موجهاً هذه المرة السيد الربان/ عاطف حسن مرونى

بنظرة واحدة ولأول وهلة تجد نفسك أمام شخصية مصرية واضحة بها معالم الذكاء والحكمة، يتضح ذلك ظاهرياً ثم تلمس ذلك مباشرة فور تحدثه بسهولة عرض الموضوعات وحكمة رده على المطروحات وحنكة ضبط اللقاءات.

فهو رجل من طراز فريد إستمعت إليه منذ ما يزيد على عشر سنوات كما إستمع كثيرين غيرى منه خاصة المتخصصين فى النقل البحرى، فهو منذ شبابه ومع تمتعه بذكاء عال وحسن إدارة وفق أن يكون مدير عام لميناء الإسكندرية ثم تم ترقيته إلى نائب رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط ثم عاد رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية حيث بدأ نبوغه وحنكته ثم عين وكيل أول وزارة النقل البحرى فرئيساً لمجلس إدارة شركة فامكو ثم تولى منصب رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى والآن وصل للقيمة البشرية التى يبتغيها كل إنسان بأن يكون معلماً لأجيال حيث يشغل منصب مستشار ومحاضر بأكاديمية البحث العلمى وكذا مستشار بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا.

ومن خلال سيرته العملية والحياتية تدرك معنى الشخصية المصرية المشرفة والتى يقتدى بها فهو رمز عملى وعلمى وهذا ما يندر أن يجود به الزمان ونأمل أن تتأمل الأجيال وتتعلم منه حتى تكون مستقبلاً سنداً لبلدها الغالية على السيد المكرم الذى يواصل تشريفه لبلده حتى آخر وقت من على منابر العلم.

فتحية منا لكل شخصية وطنية تقدم نبت أفكارها وعلمها لمزيد من رقى بلدها الحبيبة مصر.

محاسب/ إبراهيم شلبى

دور هيئات تصنيف وتسجيل السفن فى السلامة البحرية

الجزء الثانى

عرفنا فى العدد الماضى هيئات تصنيف وتسجيل السفن ونشأتها والدول العاملة فى هذا المجال وفى هذا العدد سوف نعرض نموذج لإنشاء الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن ERS والهيكل التنظيمى لها.

دكتور ربان
منتصر السكرى

نموذج إنشاء الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن ERS:

أنشئت الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن بشكل قانونى كشركة مساهمة طبقاً للقانون المصرى (قطاع خاص) وقد تم تاسيس هذه الهيئة خلال عام 2005 وهى حتى الآن فى دور الإعداد وإبرام الإتفاقيات الثنائية فيما بينها وبين الهيئات الدولية .

وقد تم تجهيز الهيئة بمجموعة من الخبراء والمفتشين البحريين ذوى الخبرة فى مجال التفتيش والمعاينة وتم الإستعانة بالمفتشين السابقين الذين أنهوا خدمتهم بالهيئات الدولية العاملين على أرض مصر وبأساتذة كليات الهندسة / الأقسام البحرية .

ويتمدد نشاط الهيئة إلى :

(1) تقديم الخبرة العملية والفنية .

(2) الإشراف على الفحوص والمعاينات والإختبارات التى يحتاجها العمل .

(3) القيام بالإشراف على مجال بناء وإصلاح وتصميم السفن والوحدات البحرية والنهرية والوحدات الساحلية التى تسند للهيئة ومطابقتها مع المتطلبات الدولية والمحلية .

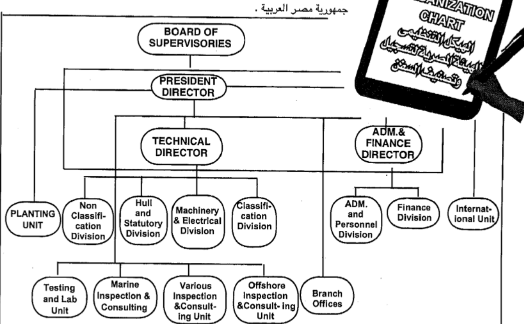
(4) الإشراف على تصميمات وأعمال تنفيذ الوحدات القريبة والبعيدة عن الشاطئ .

(5) مراجعة حسابات وكراسات الإتزان والغمر قبل إعتمادها من الهيئة ودراسة مدى تطبيق القواعد الدولية و شروط السلامة البحرية الدولية فيما يخص الوحدات كل على حسب طبيعة عمله ومنطقة الخدمة والخط الملاحى وطبيعة الأحمال والتغير فى الأحوال الجوية

(6) تبادل المعلومات والخبرات الفنية والعلمية والإدارية والتشريعية المحلية والدولية فى مجال صناعة وبناء السفن وسلامتها البحرية والنهوض بصناعة السفن فى جمهورية مصر العربية.

(7) التعاون والعمل على توحيد المواصفات الفنية التى تفرضها التطبيقات البحرية على منتجى الأجهزة والمعدات المستخدمة فى صناعة بناء السفن وذلك بما يتمشى مع المتطلبات الدولية.

(8) تبادل الخبرات الفنية والعلمية والتقنية والتكنولوجية والإستعانة بكافة القواعد واللوائح المنبثقة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) وتنفيذ ما جاء بها للنهوض بصناعة النقل البحرى المصرى



والمحافظة على سلامة الوحدات والأرواح فى أعالى البحار والمحافظة على البيئة البحرية .

(9) التعاون فى متابعة كافة التطورات الدولية فى مجال بناء وسلامة السفن والوحدات والمنشاءات البحرية وإدارتها وتنفيذ المدونات الدولية المنبثقة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) .

(10) التعاون فى متابعة أحدث المستجدات على الساحة الدولية فى مجال تصنيع وصيانة السفن والوحدات والمنشاءات البحرية ومتابعة كافة التطورات الفنية فى مجال السلامة البحرية والوقوف على أحدث التقنيات فى هذا المجال .

(11) التعاون والمشاركة فى تحليل كافة الحوادث البحرية ودراسة أسبابها والعمل معاً على تلافيها بوضع توصيات تستند إلى أسس علمية وعملية .

(12) التعاون فى مجال تدريب العاملين بالهيئة للوقوف على أحدث المستجدات العلمية فى مجال تصنيع وصيانة ومعاينات السفن والوحدات والمنشاءات البحرية والعمل والتعاون فى الدعم الفنى للصناعات الأساسية والمغذية لصناعة وبناء السفن واليخوت والسفن النهرية فى جمهورية مصر العربية .

(13) البعد الإقتصادى والإجتماعى للهيئة :

بلا شك أن البعد الإقتصادى للهيئة سوف يكون مردوده عالياً جداً فى مجال صناعة النقل البحرى للأسباب التالية :

1. تخفيف العبأ على ملاك السفن المصرية بسداد رسوم التسجيل والتصنيف بالجنيه المصرى بدل من دفعه بالعملات الحرة إلى الهيئات الأجنبية التى ترهق كاهل ملاك السفن والوحدات البحرية .

2. تخفيف العبأ على ميزان مدفوعات الدولة بالعملة الصعبة حيث أن هذه الخدمة سوف تدفع بواسطة ملاك السفن المصرية بالجنيه المصرى بدلاً من العملات الحرة والتى تقدر بملايين الدولارات سنوياً .

3. بل أن رسوم التسجيل والتصنيف وكافة الرسوم تكون بأسعار منافسة جداً قد تصل إلى 50% من قيمة الرسوم التى تتقضاها الهيئات الأجنبية المحتكرة لهذه النوعية من الخدمات البحرية .

4. تشجيع ملاك السفن المصريين على تملك السفن والمساهمة معهم بالإرتقاء بالمستوى الفنى لكافة الوحدات البحرية .

5. المساهمة فى إجبار الهيئات الأجنبية على تقليل الرسوم التى تفرضها على ملاك السفن المصريين وذلك بوجود هيئة مصرية منافسة لهم .

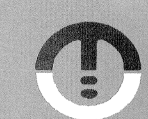
6. المساهمة فى حل مشكلة البطالة للشباب وذلك حيث أن الخطة الخماسية للهيئة هى تشغيل ما يقرب من 200 فرد خلال الخمس سنوات الأولى للهيئة .

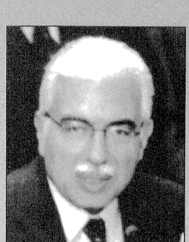
إلى اللقاء فى العدد القادم

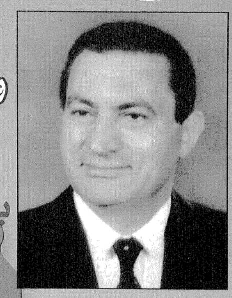
●●●











أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها

يتقدمون
بأخلص التهانى القلبية
للسيد المهندس
محمد عزت الداودى دبغام

بثقة القيادات السياسية
على مد خدمة سيادته
رئيساً لمجلس إدارة شركة
التمساح لبناء السفن
بالدرجة الممتازة

بقرار السيد الدكتور
رئيس مجلس الوزراء
رقم 1123 لسنة 2006
وقرار السيد الفريق
رئيس هيئة قناة السويس
رقم 158 لسنة 2006

وذلك لما حققه من إنجازات
ويتمنون لسيادته كل تقدم وإزدهار

نشأت الديهى يكتب

eldeehy@Yahoo.com

عفواً يا حكومة

الهدية مرفوضة

مع تحيات شعب مصر



الإعفاءات والتسهيلات المتتالية التى تقدمها الدولة للمستوردين تأتى فى إطار منظومة الإتفاقيات والمعاهدات الدولية المبرمة والتى تكون مصر طرفاً فيها، فإتفاقية تيسير التجارة بين الدول العربية وإتفاقية السوق المشتركة لشرق وجنوب إفريقيا (الكوميسا) وإتفاقية المشاركة الأوروبية وكذلك الإتفاقيات الثنائية بين مصر والعديد من الدول. كل تلك الإتفاقيات ذات أثر مباشر على حركة التجارة مما يولد رواجاً وانفتاحاً على مستويات عديدة، بيد أن إعفاءات عديدة وتسهيلات ضخمة يستطيع المراقب أن يرصدها بكل سهولة لكن الملاحظ أن الرواج والإنفتاح الناتج يصب غالباً فى اتجاه واحد!! هذا الاتجاه بالتأكيد ليس فى صالح مصر! فحجم الواردات المصرية (يتضاعف) سنوياً بطريقة مثيرة وعجيبة والصادرات (تضعف) بطريقة أكثر إثارة وأشد عجباً وكلما دخلت مصر فى إتفاقية ما تزداد الفجوة بين الواردات والصادرات ويصبح «الميزان التجارى» فاضحاً لمسيرة الإقتصاد المصرى بالكامل.

والمؤسف حقاً أن تحليل أرقام الواردات المصرية نوعياً يظهر بجلاء أن هناك العديد من الأصناف الواردة أقل ما توصف به أنها (تافهة) وغير مفيدة للمجتمع وتمثل إنهاكاً وانتهاكاً للعملات الصعبة ولكن فى المقابل هناك سلعاً وسيطة ومستلزمات إنتاج وأصول رأسمالية لا ننكر ذلك .. ولكن ليست كافية لمجتمع يحاول أن ينهض وأن يستمر داخل مربع (البقاء).

إن توجيه الأنشطة الإقتصادية يتم فى ظل الأنظمة الرأسمالية بفعل قوى السوق حيث أن الربح هو المحرك الأساسى لكافة الأنشطة، ولكن هل الوضع فى مصر حالياً يمكن أن ينسجم ويتفاعل مع تلك الرؤى والنظريات؟ بيد أن المستهلك المصرى لم يصل بعد إلى محطة الرشد الإقتصادى!! حتى يستطيع أن يدرس ويمحص فى إختياراته وقراراته الشرائية وهنا يكمن دور الدولة الحقيقى رفع الوعى المفقود عن طريق العديد من الأدوات التى تملكها الدولة، فالمستهلك البسيط رغم ما يعانيه وما يواجهه من مشاكل وأزمات ورغم حدة وشدة انتقاداته للحكومة إلا أنه مازال يثق بها مقارنة برجال الأعمال والمستثمرين، وهذا لغز كبير وعلامة استفهام ضخمة فى شخصية الشعب المصرى، بيد أننا إنحرفنا قليلاً عن الموضوع الرئيسى وهو الإعفاءات والتسهيلات التى منحتها الدولة وفقاً للإلتزامات الدولية للمستوردين .. والسؤال الكبير وعلامة الإستفهام الأكبر من المستفيد من تلك الإعفاءات؟؟؟

وقبل أن نشرع فى الإجابة عن السؤال أو الرد على التساؤلات العديدة التى تدور حوله، نبادر بسؤال أخر.. هل انخفضت أسعار السلع والمنتجات المستوردة والتى منحت الدولة مستورديها إعفاءات وامتيازات وتسهيلات؟ هل سمع أحدكم عن تخفيض سعر سلعة ما لإنخفاض تكلفتها؟ هل خرج مسئول حكومى ليعلن للشعب أن هناك تخفيضات جمركية وضريبة تخفض من تكلفة السلعة ومن ثم من المنتظر أن تنخفض أسعارها؟

هل قام مستورد ما إستفاد من الإعفاءات فإنخفضت تكلفته فخفض سعر البيع ليس بنفس نسبة الإعفاء وإنما بنصفه أو ربعه فاستفاد وأفاد هل سمع أحدكم عن ذلك المستورد؟

لقد قامت الدولة بتطبيق إعفاءات وتسهيلات جمركية وضريبة على مئات السلع والمنتجات حسب الإتفاقيات المبرمة الشاى - الدخان - الرخام - الخشب - اللحوم - الأسماك جميع المنتجات الواردة من دول (الكوميسا) معفاة من الجمارك جميع السلع والمنتجات الواردة من الدول العربية تتمتع بالإعفاءات طبقاً لإتفاقية تيسير التجارة.

والسؤال الكبير..

هل إنخفض سعر الشاى أو الدخان أو اللحوم أو الأسماك؟ هل انخفض سعر الياميش والمكسرات والملابس السورية؟ هل انخفض سعر لبن الأطفال والألبان المجففة الواردة من السعودية؟ أبداً - مستحيل أن يتم تخفيض سلعة فى مصر!! إذن أين ذهبت تلك الوفورات الضخمة من التكلفة طالما لم تصل إلى الشعب ولم يعرف عنها شيء؟

إن المستوردين يتمتعون بالإعفاءات والتسهيلات الضريبية والجمركية وتذهب تلك المبالغ لجيوبهم حيث مضاعفة الأرباح ومضاعفة الكميات المستوردة المعفاة مرة ثانية وهكذا، الدولة خسرت الحصيلة التى كانت تحصل قبل الإعفاء والمستوردون خطفوا تلك المبالغ وضاعفوا أرباحهم والمستهلك النهائى لم يستفيد على الإطلاق بل شارك الحكومة خسارتها فى نقص الحصيلة حيث تواجه الحكومة إنخفاض الحصيلة دائماً بإجراءات بديلة عن طريق رفع الأسعار للسلع والخدمات الأساسية، إنها منظومة فوضى غير محتملة الجمارك تطبق الإعفاء الذى رسمته وزارة التجارة والمستورد يعمل بلا ضوابط ولارقابة مستغلاً ومستفيداً من سيادة نظرية (الجزر المنعزلة) فى الإدارات الحكومية داخل الوزارات المعنية إن القضية شائكة ومتشعبة وذو أبعاد عديدة إنها تحتاج إلى دراسة ومراجعة ومصارحة تم تصحيح فورى إننى لا أطالب أن تتدخل الدولة لفرض تسعيرة جبرية على السلع والخدمات المستوردة .. أبداً ماقصدت هذا فهذه التسعيرة أصبحت فى ذمة الماضى وفى رحاب الذكريات الأليمة.

إن ما قصدته أن تقوم الدولة بواجبها فى إتخاذ حزمة من الإجراءات والتدابير مستخدمة من الأدوات مايحلولها لكى تحدث التوازن وتحقق العدالة بين الجميع، فلا يعقل أن تطبق الدراسة إعفاءاتها لتنخفض حصيلتها ولا يستفيد الشعب من أجل حفنة من المستوردين غالباً ما يكونوا أصحاب نفوذ ومسموعى» الكلمة وأصحابة صوت مرتفع سيتهمنا هؤلاء بأننا رجعيون وشموليون وأصحاب أفكار رديئة بل وسنتهم بممارسة رزيلة الحقد والضغائن والنظر إلى مافى أيدى الناس، كل هذا لا يهم على الإطلاق.

إننى أفتح هذا الملف بكل وضوح وصراحة وبلا إنفعال وأدعو الجميع للمشاركة بالحوار حول هذا الموضوع لنصل إلى صورة مرضية نحقق من خلالها جزء من العدالة المفقودة داخل السوق المصرى

أقول بكل وضوح...

أعاد تلك
* إن ما قام به حسن نصر الله والمقاومة اللبنانية والفلسطينية
الأمة المنكوبة إلى مربع الكرامة الذى خرجت منه ذليلة يوم جلست على موائد
الذل والإنهيار والضعف (موائد السلام) وحسبى الله ونعم الوكيل فى كل
صاحب قلم يؤجره مفروشاً لمن يدفع أكثر.
* كلما تطلعت لمجلة أو صحيفة روزاليوسف أحسسبت التى كانت فى يوم ما
عريقة أحس بأننى إرتكبت معصية توجب الغفران والتوبة والندم.
* من هو عبد الله كمال حتى يهاجم الأستاذ محمد حسنين هيكل ؟
وماذا يكتب ولمن يكتب وآه منك يازمن الأقزام!!
* ما يحدث تحت قبة البرلمان المصرى يعكس بجلاء أين الخلل وأين المرض
الذى تعانى منه الأمة
عبد الأحد جمال الدين الذى ينعت نفسه بأنه زعيم الأغلبية ومصطفى الفقى
الذى يظن نفسه أستاذ المثقفين فى مصر كادا أن يشتبكا بالأيدى لولا تدخل
أولاد الحلال ومرة ثانية عبد الأحد وأحمد عز وحيد عصره وفريد دهرة كادا
أن يشتبكا بالأيدى كذلك.
إية الحكاية .. أقسم أن عبد الأحد هذا لا يعرف من الزعامة إلا نطقها،
والفقى الذى كسب المقعد البرلمانى وخسر إحترام الناس أو إحترامى على
الأقل وأحمد عز حفيد الفراعنة العظام الذى يظن أن السياسة تناكة وتكبر
وعدم إحترام الآخرين.
هل هؤلاء قادرون على قيادة حزب - أى حزب -
* من كثرة قضايا الفساد والفاسدين لم تعد ذاكرتى تسع قضايا جديدة أو
فسدة جدد .. أقترح أن يشرح أحد الزملاء فى جمع كتاب يجمع بين دفتيه
أشهر القصص لأشهر الحرامية خلال الربع قرن الماضى !! ترى كم كانت
المبالغ التى ضاعت على هذه الأمة وهذا الشعب؟

ظاهرة الأغشية الحيوية ودورها في تنقية مياه الشرب

تناول الكثير من العلماء والباحثين من خلال التجارب والأبحاث العلمية قضية تنقية مياه الشرب وتوفير مياه نظيفة خالية من أى ملوثات تؤذى الإنسان وتسبب له الأمراض.

لذلك توجهنا لإجراء حديث خاص مع أ.د/ محمد المصرى والذى توصل لطريقة علمية جديدة للوصول إلى مياه شرب نقية بأقل التكاليف وبأعلى جودة.

ويشرح سيادته فى بداية الأمر دور المرشحات فى محطات المياه؟ وهى مرحلة من أهم مراحل تنقية المياه ترجع أهميتها لدورها الفعال فى حجز الكائنات الحية ذات الحجم فوق الميكروسكوبى أو دورها فى التخلص من الكائنات الحية الدقيقة التى يمكن أن تتسرب من خلال مسام المرشح الرملى وفى هذه الحالة ثم إكتشاف «ظاهرة حيوية جداً وهى: ظاهرة الأغشية الحيوية».

وهى ظاهرة ذو فاعلية عالية للتخلص من تلك الكائنات الحية الدقيقة التى يمكن أن تهرب أو تتسرب وهذه الظاهرة الحيوية يتحكم في آلية عملها ما يسمى الغشاء الحيوى Biofelm هذا الغشاء الحيوى يتكون من مجموعة من البكتريا يمكن أن تنمو وتوطن نموها على سطح حبيبات الرمل «المرشحات» فى منظومة حيوية تعمل معاً بغرض تنقية المياه المرشحة حيويا وكيمائيا.

بقلم/ وسام غنيم

● ما فائدة إكتشاف الغشاء الحيوى؟

●● أشار د/ محمد المصرى بأن هذا الاكتشاف عن آلية الغشاء الحيوى المتكون على رمل المرشحات فسر كثير من الظواهر الخاصة بعمل مرشحات المياه المستخدمة فى تنقية مياه الشرب.

● ما دور الأبحاث العلمية فى تطوير هذا الاكتشاف؟

●● ظهر حديثاً كثيراً من الأبحاث العلمية بهذا الخصوص والذى ساعد على تحسين أداء المرشحات الرملية بتزويدها بالسلالات البيكترية ذو الكفاءة العالية حتى يمكن الوصول بآليات عمل تلك المرشحات لأعلى كفاءة ممكنة.

● هل لسيادتك دور فعال وعلمى فى هذا المجال؟

●● أشار سيادته بأن له أبحاث كثيرة حول هذا الموضوع وقد تم تسجيل ثلاث رسائل ماجستير وثلاث دبلومات بالإضافة إلى العديد من الأبحاث المنشورة سواء فى المجلات العلمية العالمية أو على مستوى المؤتمرات العالمية والتى تهتم بمثل هذه الأبحاث العلمية.

● مما يتكون الغشاء الحيوى وما دورها فى تنقية المياه؟

●● يتكون الغشاء الحيوى غالباً من ثلاث إلى خمس سلالات بيكترية مختلفة تتعايش مع بعضها فى منظومة هدفها التخلص من البكتريا الضارة بالإنسان التى قد تتسرب مع المياه المرشحة للحصول على مياه نقية صالحة للشرب.

بالإضافة إلى أنه اكتشف أن تلك البكتريا لها فاعلية أيضاً فى تنقية المياه المرشحة من الأملاح الزائدة بها مثل (أملاح الفوسفات والكبريتات والنيترات) وحيث أن وجود تلك الأملاح بتركيزات مرتفعة لها مضار صحية أو قد يؤثر على استساغة طعم تلك المياه، كما وجد أن مثل هذه الأغشية الحيوية المتكونة على رمل المرشحات لها دور فى التخلص من الطعم والرائحة التى قد تظهر فى المياه المروقة عن طريق تكسير مسبباتها إلى مواد أخرى ليس لها طعم أو رائحة وغير ضارة صحياً.

● ما هو دور أفراد الغشاء الحيوى ومدى الفاعلية لهم؟

●● بالبحث عن فاعلية أفراد الغشاء الحيوى وعملها فى تلك المنظومة وجد أن كلاً منها له دور محدد للتصدى إما للبكتريا الضارة وذلك بإنتاج مواد حيوية لها القدرة على القضاء على الميكرويات المرضة الضارة بصحة الإنسان.

وأشار د/ محمد المصرى إلى أن قد يشترك أكثر من فرد من أفراد الغشاء الحيوى فى تلك الآلية يضاف إلى ذلك أن البعض الآخر له القدرة على إفراز عديد من الإنزيمات التى لها القدرة على التعامل مع المواد الضارة الأخرى والعمل على تكسيرها إلى مواد غير ضارة بصحة الإنسان.

ومن الغريب فى هذه الآليات أن رغم تواجد تلك البكتريا مع بعض لا يحدث ضرر لكل منهما للآخر فبتالى تتواءم مع بعضها وتستمر فى عملها دون أى إخلال بتلك المنظومة.

● هل تتأثر هذه البكتريا بعوامل أخرى خارجية؟

●● إن البكتريا لا يمكن أن تتأثر بأى عوامل أخرى خارجية سواء فيزيائية أو كيمائية التى قد تتواجل فى المياه التى سيتم ترشيحها حيث وجد أنها تنمو على سطوح حبيبات الرمل المطمورة فى مادة تفرز بواسطة البكتريا المكونة للغشاء الحيوى.

وتتكون من عديدات التسكر التى لها القدرة كخط دفاع أول للتصدى للمؤثرات التى أشير إليها والتى يمكن أن يكون لها تأثير ضد أفراد الغشاء الحيوى.

وبالتمعن فى تلك الظاهرة وكيفية الإستفادة منها وخاصة لمعالجة مياه الشرب أو مياه الصرف الصناعى فإنه يمكن بالفعل الإستفادة من تلك الظاهرة بعزل البكتريا من البيئة التى تتعامل معها ثم اختبارها معملياً للتعرف على كفاءتها وآليتها بحيث يمكن أن نصمم مرشحات الرمال مزودة بتلك البكتريا المتخصصة ذو الكفاءة العالية التى لها دوراً محدداً له علاقة بالتخلص من مشاكل المياه الملوثة وخاصة مياه الصرف الصناعى التى قد تكون ملوثة بالمعادن الثقيلة أو الملوثات الكيمائية الأخرى.

● ما مدى تكلفة إستخدام هذه الظاهرة؟

●● بالدراسات والأبحاث العديدة اتضح أن ظاهرة الأغشية الحيوية ودورها فى تنقية مياه الشرب تعتبر تلك المنظومة من الطرق الفعالة والرخيصة بالمقارنة بالطرق الأخرى المستخدمة لمثل هذا الغرض والقصد به معالجة المياه ومياه الصرف وخاصة أن الرمل متوافر لدينا بكميات مهولة ورخيصة الثمن وهو الوسط الأساسى المستخدم فى هذه الآلية.

● وأخيراً ما الذى سيحدث لو لم نهتم بقضية تلوث مياه الشرب؟

●● لابد أن نسعى جاهدين لإيجاد حلول علمية جادة لتنقية ومعالجة المياه وخاصة بعد أن كشفت لجنة الإسكان بمجلس الشعب المصرى (البرلمان) فى تقريران 88%من وفيات الأطفال بسبب تلوث مياه الشرب وقال التقرير: أن مياه الشرب غير النقية تصيب الأطفال بأمراض الإسهال وأمراض الجهاز التنفسى فضلاً عن نقص المياه فى بعض المناطق مما يؤدى إلى إصابة الأطفال بأمراض الكبد والكلى.

ومن المؤسف أن التقرير حذر من عدم صلاحية مياه الشرب فى 18 محافظة منها الإسكندرية والشرقية والسويس ومطروح.. وأن معدلات التلوث المسموح بها دولياً قد فاقت بكثير ونجد تقرير لجنة الإسكان مفاجأة خطيرة: حيث أكد أن الكلور المستخدم فى عملية تنقية المياه هى السبب الرئيسى وراء التلوث لأنه يتفاعل مع مركبات الميثان ومركبات حامض الخليك وهى مركبات مسرطنة فى حالة تفاعلها مع المركبات العضوية:

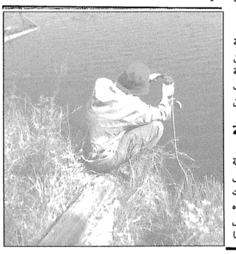
– إن إهمال صيانة أحواض الترسيب والترشيح أدى إلى زيادة التلوث فى مواسير المياه.

وحول تلوث المجارى المائية أكد التقرير أن اختلاط الصرف الصحى والصناعى بالمجارى المائية والعوادم والمخلفات الزراعية والسياحية وراء تلوث مياه الشرب.

ورداً على ذلك أشارت المهندسة/ نادية عبده رئيس مجلس إدارة هيئة مرفق مياه الشرب بالإسكندرية أن مياه الشرب فى مصر تعتبر من أنظف وأنقى المياه فى العالم وذلك بشهادة خبراء عالميين متخصصين فى إنتاج وتحلية المياه.

وأن مياه الحنفيات أفضل من حيث مكوناتها ومطابقاتها للمواصفات الفنية العالمية من المياه المعدنية.

وأشارت إلى أن عدم نظافة الخزانات وقدم مواسير وصلات المياه هى السبب فى حدوث المياه غير النظيفة التى يشكو منها البعض، وأخيراً وليس فى وسعنا غير الدعاء بتوفير كوب ماء نظيف كما خلقه الله لنا.



لغز مقبرة الإسكندر الأكبر

بقلم/ ولاء حمزة

إن مسألة العثور على قبر الإسكندر الأكبر من أكثر المسائل الأثرية غموضاً وتعقيداً وذلك بسبب عوامل التاريخ والتخريب البشرى المتمثل فى السطو والنهب مضافاً إليها العوامل الطيبوغرافية والعمران البشرى المتزايد .. فكل ذلك تضافر ليضع أمام المؤرخيين والباحثين الأثريين صعاباً جمة تدعو لليأس أحياناً ... فالإكتشافات التى تظهر من حين وآخر تشير إلى أن القبر مازال يوجد على أعماق بعيدة فى باطن أرض المدينة لأن هناك عالم بأكمله متمثل فى الإسكندرية القديمة يوجد ويختفى أسفل المدينة الحديثة.
فهيا بنا عزيزى القارئ نبحث وننقب فى أعماق تاريخنا العريق لمدينتنا الجميلة «الإسكندرية» خاصة وإننا منذ أيام إحتفلنا بعيدها القومى....

إن مسألة العثور على قبر الإسكندر الأكبر من أكثر المسائل الأثرية غموضاً وتعقيداً وذلك بسبب عوامل التاريخ والتخريب البشرى المتمثل فى السطو والنهب مضافاً إليها العوامل الطيبوغرافية والعمران البشرى المتزايد .. فكل ذلك تضافر ليضع أمام المؤرخين والباحثين الأثريين صعاباً جمة تدعو لليأس أحياناً ... فالإكتشافات التى تظهر من حين وآخر تشير إلى أن القبر مازال يوجد على أعماق بعيدة فى باطن أرض المدينة لأن هناك عالم بأكمله متمثل فى الإسكندرية القديمة يوجد ويختفى أسفل المدينة الحديثة.

فهيا بنا عزيزى القارئ نبحث وننقب فى أعماق تاريخنا العريق لمدينتنا الجميلة «الإسكندرية» خاصة وإننا منذ أيام إحتفلنا بعيدها القومى....

إن الإسكندرية القديمة مازالت توجد أسفل الإسكندرية الحديثة بعدة أمتار تختلف فى مستويات أعماقها تبعاً للعصور المصرية واليونانية والرومانية والإسلامية فمازالت الإسكندرية القديمة تختفى تحت أقدامنا تحت منازلنا وشوارعنا ومصانعنا وخاصة بمنطقة محطة الرمل حتى الشاطبى وحى محرم بك والأزاريطة ومنطقة اللبان والقبارى ... فهذه هى الإسكندرية القديمة وإذا علمنا مدى أهمية ما يوجد أسفل هذه المناطق لأدركنا مدى حاجتنا للبحث والتنقيب للوصول لهذه الحضارة العريقة بالنسبة للبشرية والتاريخ أجمع.

رفات الإسكندر وتصديق النبوءة

بعد وفاة الإسكندر الأكبر مؤسس المدينة عام 323 فى بابل ويتولى البطالمة حكم مصر طبقاً لتقييم الإمبراطورية أنشأ البطالمة فى مصر دولة قوية عاصمتها الإسكندرية ويقال أن هناك نبوءة إنتشرت مؤداها أن المملكة التى تضم رفات الإسكندر سوف تصبح قوية مزدهرة ولذا فبعد تجهيز جنازة الإسكندر وتحركها من بابل وإقترابها من حدود مصر فقد سارع بطليموس الأول وإستولى على الجثمان وقام بدفنه فى منف العاصمة القديمة لمصر ثم رأى بطليموس الثانى أهمية دفنه فى مدينة الإسكندرية التى أنشأها فهو الوحيد الذى عرف أهمية هذا الموقع الفذ وهو فى طريقة من منف لسيوه وقام بتأسس مدينة فى هذا المكان الجميل والذى سميت نسبة إليه فنقل الجثمان إلى مقبرة تم بنائها خصيصاً وقد وصفها المؤرخون بأنها كانت عبارة عن درجاً يؤدى إلى فناء مربع الشكل يؤدى إلى ممر طويل ثم ضريح أسفل سطح الأرض كما أقيم بجوار المقبرة معبداً لإقامة الطقوس على روح القائد العظيم. وقد أدت جهود كل من بطليموس الثانى والرابع فى الحفاظ على بقايا أبائهم من ملوك البطالمة إلى إنشاء الجبانة الملكية الفخمة للحفاظ على جثمانهم كما ذكرت بعض المصادر القديمة أن الملك بطليموس الحادى عشر قد إستبدل التابوت الذهبى الذى كان يضم جثمان الإسكندر بتابوت آخر مصنوع من الزجاج....



أباطرة روما والإهتمام بالمقبرة..

ومن المعروف أن أباطرة روما قد أظهروا إحتراماً وإهتماماً كبيراً بالمقبرة فقد زار يوليوس قيصر المقبرة وأخذ يتأمل جثمان الإسكندر وكذلك الإمبراطور أوغسطس ثم قام بوضع إكليلاً من الذهب ونثر الزهور فوقه وأخذ يلمس الجثمان مما أدى ذلك إلى حدوث تلف بأنف الإسكندر.

كما يقال أيضاً أن الإمبراطور سبتيموس جمع بقايا الكتب القيمة التى بقيت من مكتبة الإسكندرية القديمة وأودعها بالمقبرة حول الإسكند وذلك لمنع علماء روما من مشاهدة تلك الكتب.

كيفية ضياع الحقيقة..

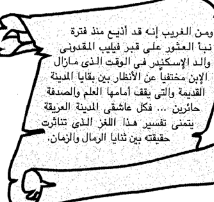
ولقد أدت الحروب التى إشتعلت بالمدينة فى عهد أدريان إلى حدوث تدمير بالمدينة ثم أتت المسيحية فأدت إلى حجب الكثير من معالم الوثنية القديمة ومن بينها بالطبع مقبرة الإسكندر.

وإنقطعت المصادر عن الحديث عن مقبرة الإسكندر حتى القرن الخامس الميلادى وقد ساد الإعتقاد فترة طويلة ومازال يسود من حين لآخر أن مقبرة الإسكندر تقع تحت مسجد النبى دانيال.

المحاولات القديمة للعثور على المقبرة.

* مما يقوى الإعتقاد بأن المقبرة أسفل المسجد رواية أحد اليونانيين الذى كان يقيم بالمدينة فى عام 1850م من أنه نزل إلى سرداب أسفل جامع النبى دانيال حيث شاهد هناك ومن خلال ثقب بباب من الخشب صندوق من الزجاج به رقبة آدمية موسدة على منصة ويحيط بالرأس تاجاً وحولها أكداس من الكتب والبردى ويبدو من رواية الإغريق هذا تأثره الشديد بالمصادر القديمة التى تحدثت عن هذا الشأن .

* كما قام باحث يونانى آخر بمحاولات مختلفة للعثور على قبر الإسكندر بدأها بالغرب من الغرفة التجارية حيث حفر بئراً ولكن المياه الجوفية أعاقته ثم قام بمحاولات أخرى حيث حاول الدخول للصهاريج القديمة الموجودة أسفل الكنيسة اليونانية هناك ثم مرة أخرى فى قاع عمارة حيث كان يوجد صهريجاً بشارع سيزوستريس وأخيراً حاول بأحد الممرات الخاصة التى كانت متصلة بشارع النبى دانيال بالقرب من شارع سعد زغلول وفى هذه الفترة بنى الأستاذ فوزى الفخرانى رئيس قسم الآثار سابقاً نظرية مؤداها أن المقبرة توجد حول الكتلة المرمرية الموجودة أسفل جبانة اللاتين بالقرب من باب شرقى التى إكتشفها متحف المدينة منذ زمن طويل معتمداً فى ذلك على تفسيرات لغوية لنص المؤرخ اليونانى "أخيل تايتوس"



منوعات إنترناشيونال

الثانوية العامة وعجوز عمرها 98 عاماً!!!

حصلت مؤخراً سيدة عجوز فى الثامنة والتسعين من عمرها على شهادة الثانوية العامة من إحدى مدارس سان فرانسيسكو بعد أن إنقطعت عن الدراسة 80 عاماً وكان الفضل فى هذا التشجيع يرجع إلى حفيدها الذى شجعها على مواصلة التعليم بجانب ترحيب وإستقبال المدرسة لها مما يدل على مدى إصرار وطموح المرأة فى عصرنا الحاضر.



فى اليابان النوم مباح !!!

سمحت اليابان لتلاميذ المدارس بالإغفاء لمدة "15 دقيقة" فى الفصول بعد تناول الغداء حيث أكدت دراسة أن النوم الخاطف أثناء اليوم الدراسى يساعد على اليقظة العقلية.

همسات:

- كل حق يكتسبه الفرد تقابلة مسئولية جديدة.
- الدنيا تطلب الهارب منها .. وتهر ممن يطلبه.
- الحياة كفاح ومن الكفاح يولد النجاح.

دنيا المرأة

المواعيد الإنجليزية لم تعد كما نعرفها!!!

المواعيد الإنجليزية المعروفة بدقتها لم تعد كذلك ولم يعد الإنجليز يأتون فى مواعيدهم بل يتأخرون كغيرهم من الشعوب والسبب هو التليفون المحمول .. إستطلاع الرأى أجرى أخيراً فى بريطانيا كشف أن 40% من الذين جرى عليهم البحث تأخروا فى مواعيدهم نحو 47 دقيقة أسبوعياً و 37 ساعة سنوياً واعترف المبحوثون بأن بإستخدام التليفون المحمول أصبحوا يتصلون للإعتذار عن التأخير والتأكد أن سكان لندن كانوا الأقل إلتزاماً وسكان كارديف الأكثر إلتزاماً.

نصائح لكل إمرأة

خطوات محددة للحصول على بشرة متألقة

أولاً نظفى: لابد من المواظبة على غسل الوجه برقة بمنظف متعادل الحمضية والقلوية أو زيت دقيق مخصص لذلك.

إذا كانت بشرتك دهنية فاستخدمى المنظف الذى يحتوى على بيروكسيد بينزويل أو الحمض الساليسيليك.

لا تنظفى المناطق الرقيقة من الجلد التى قد تسبب ألماً.

ثانياً عالجى: إستعملى علاجاً لحب الشباب يحتوى على بيروكسيد بينزويل حمض جليكوليك أو الحمض الساليسليك على وجهك بالكامل (ليس فقط فى أماكن الحبوب). ليلاً إستخدمى علاجاً والمطلف الخالى من الزيت بكمية صغيرة على المناطق الجافة فى الصباح، استعملى كريم خالى من الزيت على الوجه بالكامل.

ثالثاً صححى: استخدمى فرشاه مكياج صغيرة لتوزيع المصحح (الكونسيلو) فى نفس درجة بشرة جلدك مباشرة على العين.

إستخدمى أناملك لتوزيع الكونسيلر الزائد حول العين إذا لزم الأمر. يستعمل طبقة أخرى من الكونسيلر تدريجياً ستختفى عيوب البشرة وستبدو دوماً متألقة.

من عجائب عالم الحيوان: "بوصلة بأرجل النمل"



كشف بحث علمى أمريكى عن إحتواء "أرجل النمل" على بوصلة تساعده فى العثور على مسكنه مهما بعد عنها دون أن يضل الطريق. كما أكد البحث أن نمل الصحراء يسافر مسافات طويلة جداً للبحث عن الطعام ثم يعود بسهولة بسبب إستخدامه لعلامات فى السماء لتحديد مساره تتوافق مع حسابات خاصة بخطواته وأن هذا هو السر وراء هذه الدقة الملاحية الكبيرة.

أقنعة لتفتيح البشرة

(قناع الدقيق والعسل)

- ضعى خليط من المقادير الآتية لمدة نصف ساعة:

4 ملاعق دقيق أبيض، 2 ملعقة عسل أبيض، 3 ملاعق كبيرة لبن.

(قناع النعناع والبقدونس)

ضعى هذا الخليط لمدة 12 ساعة

3 ملاعق من أوراق النعناع الطازجة المخروطة، 3 ملاعق من أوراق البقدونس الطازجة المخروطة، 215 م من اللبن.

كما يصفى هذا الخليط ويوضع فى زجاجة بالثلاجة.

(قناع العسل واللبن)

3 ملاعق صغيرة ماء، ملعقة عسل نحل، ملعقة لبن، صفار بيضة.

قومى بتسخين الماء والعسل إلى أن يسيح العسل فى الماء ثم اضيفى اللبن وصفار البيض ويتم مزجهم ووضعهم بالثلاجة.

(قناع الشعير - للبشرة المجهدة)

2 ملعقة كبيرة من الشعير المطحون، 2 ملعقة صغيرة من أوراق النعناع الطازجة المخروطة، 2 ملعقة عسل نحل، 3 ملاعق كبيرة لبن.

يمزج المقادير مع بعضهم البعض ويوضع على الوجه لمدة نصف ساعة ثم يشطف بماء فاتر.

صدق أو لاتصدق

تعرضت العروس البريطانية كارلى أوبراين لموقف حرج للغاية عندما "إنحشر" فستان الزفاف الذى يزن 160 كيلو جرام فى باب الكنيسة أثناء دخولها لإتمام مراسم الزفاف فاضطر العريس و 14 من أقاربها إلى حملها حتى مزبح الكنيسة، الفستان الفريد من نوعه يتكون من 30 طبقة وتزينه 3000 قطعة كريستال ويبلغ طول ذيله 180 متراً كانت العروس قد إحتاجت إلى تسع ساعات ونصف الساعة لكى ترتدى الفستان!!!

أضف إلى معلوماتك:

- الأهرام المصرية منشأة على قواعد مربعة.
- أول من إخترع لعبة الشطرنج الهند.
- الملكة التى حكمت مصر وكانت ترتدى زى الرجال هى حتشبسوت حتى تثبت لشعبها إنها إمرأة قوية.

من عجائب الأرقام

هل تعلم أن الرقم 18.5 إذا ضرب فى متوالية عددية حدها الأول 6 والأساس فيها ستة لكانت النتيجة عجيبة حقاً وهى:

111=6×18.5   222=12×18.5

333=18×18.5   444=24×18.5

555=30×18.5   666=36×18.5

777=42×18.5   888=48×18.5

999=54×18.5

emdb
Pioneers of the Region

التوسع فى تطبيق النظم الالكترونية والمعلوماتية كأحد استراتيجيات تطور صناعة النقل البحرى المصرى

إقترنت التغيرات العالمية التى شهدتها الساحة الدولية خاصة تحرير التجارة الدولية بزيادة الطلب العالمى على النقل البحرى وهو ما إنعكس على أداء الموانئ لكونها العمود الفقرى لصناعة النقل البحرى وكقاطرة لعملية التنمية الإقتصادية والمنفذ الرئيسى والأساسى للتجارة الخارجية وحلقة رئيسية فى سلسلة النقل المتعدد الوسائط وهو الأمر الذى تطلب تطوير وتحديث الموانئ بإستمرار ورفع كفاءتها داعياً إلى المزيد من التحديث فى نظم الإدارة والخدمات والإتصالات والحاسبات الإلكترونية... إلخ

مهندس / خالد ماضى رئيس بنك معلومات النقل البحرى المصرى

إيماناً من الدولة بأهمية قطاع النقل البحرى صدر القرار الجمهورى رقم (57) لسنة 2002 بشأن تنظيم وزارة النقل وتطوير مرافق النقل البحرى على وجه الخصوص والنهوض بها بما يواكب التطورات العالمية فى صناعة النقل البحرى وكذلك وضع الخطط اللازمة لإنتظام سير العمل بهذه المرافق والإرتقاء بمستواها إلى أقصى درجة من الكفاءة وبما يحقق الإستخدام الأمثل للموارد المتاحة بالإضافة إلى العمل على تأمين السلامة فى المياه الإقليمية وتوفير العمالة القادرة على مسايرة التقدم العلمى والتكنولوجى فى هذه الصناعة الحيوية، وهو ما يلقى الضوء على حلقات منظومة صناعة النقل البحرى والتى تتمثل فى الموانئ الرئيسية والموانى التخصصية والتوكيلات الملاحية والشحن والتفريغ والعمالة البحرية والأسطول المصرى وصناعة بناء وإصلاح السفن وغيرها من أنشطة النقل البحرى والتى تزيد من عن الخمسين نشاطاً.

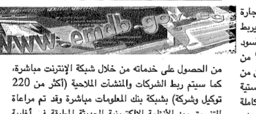
ولذلك قام قطاع النقل البحرى بتحديد الأهداف الإستراتيجية العامة له وهو تحسين كفاءة أداء منظومات النقل البحرى لتصبح قادرة على المنافسة العالمية وجذب الإستثمارات المحلية والأجنبية وحتى يتحقق دورها المنشود فى خدمة الإقتصاد القومى وبدء تنفيذ ذلك من خلال أربع برامج قامت الدولة بوضعها بهدف تشجيع الإستثمار وزيادة كفاءة أداء الموانئ رأسياً عن طريق تحسين معدلات الأداء بصفة عامة وتوفير أعلى درجات الأمان والسلامة وإستخدام أرقى تكنولوجيا الحواسب والإتصالات ورفع مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين وأفقياً من خلال إنشاء محطات حاويات جديدة وأرصفة متخصصة وتوفير أحدث معدات تداول الحاويات والبضائع... إلخ.

كما يعد رفع كفاءة الجهاز الإدارى بقطاع النقل البحرى أحد الخطوات التنفيذية الهامة لتحقيق هدف القطاع الإستراتيجى، وهذه الخطوة تقع مسئوليتها على جميع العاملين بالقطاع وليست مسئولية فرد محدد، وهو ما يتطلب نشر الوعى وثقافة التكنولوجيا بين العاملين. ويعد التركيز على تجارة الترانزيت وإستغلال موقع مصر الإستراتيجى الذى يربط تجارة الشرق (بالأخص الصين) بأوروبا والبحر الأسود خاصة وأن قناة السويس يمر بها أكثر من 75% من تجارة الشرق الأقصى مع أوروبا لذا فقد كان من الضرورى التركيز على إنشاء موانئ محورية لوجيستية حديثة من الجيل الخامس تعمل بنظم إلكترونية متكاملة لتمثل حلقة من حلقات النقل المتعدد الوسائط قادرة على المنافسة العالمية ووضع مصر على خريطة الملاحة الدولية الرئيسية.

وحيث أن العالم الحديث يعتمد فى تقييم أداء الموانئ على مؤشرات كفاءة الأداء (PPI) وليس فقط على معدلات الأداء التقليدية والتى يترتب عليها إتخاذ القرار السليم لتطوير الموانئ بما فى ذلك البنية التحتية، لذا فقد تم تعميم مجموعات مقننة وموحدة من مؤشرات كفاءة أداء الموانئ لتعكس بدقة الأنشطة المتعلقة بالنقل البحرى بتلك الموانئ وهو ما يوضح مدى فاعلية التطوير المستمر للموانئ.

ويعد متابعة التطورات العالمية فى صناعة النقل البحرى ورسم السياسات اللازمة لمسايرتها أحد الخطوات الرئيسية لتحقيق الهدف الإستراتيجى العام لقطاع النقل البحرى ومنها تطبيق نظم الإدارة والتجارة الإلكترونية بدءاً من ميناء السخنة والذى تدار أغلبية أنشطته حالياً إلكترونياً وجارى حالياً العمل فى المراحل الأخيرة لبدء تطبيقها بمينائى الإسكندرية ودمياط هذا بالإضافة إلى تعميم نظم المعلومات المتكاملة (MIS) فى هيئات الموانئ وهيئة السلامة بدءاً بميناء بورسعيد منذ أكثر من ثلاث سنوات وكذلك إنشاء نظام التعريف الأوتوماتى المصرى (EAIS) حيث تم تركيبه وتشغيله تجريبياً بمعظم الموانئ الرئيسية بالجمهورية لتتبع حركة السفن التجارية بالموانئ والسواحل المصرية آنياً وعلى مدار الساعة.

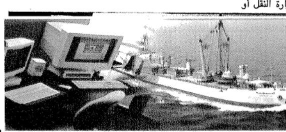
ويولى القطاع أهمية قصوى ببنك معلومات النقل البحرى المصرى والذى قام بإنشائه ويقوم بإدارته وتشغيله وصيانة تطبيقاته مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى حيث يهدف بنك المعلومات بصورة أساسية إلى دعم متخذى القرار والإدارات العليا سواء بوزارة النقل أو بقطاع النقل البحرى أو بهيئات الموانئ أو بأى جهات أخرى بالدولة حيث يعد بنك المعلومات المصدر الوحيد المعتمد لأنشطة النقل البحرى المصرى وجارى العمل حالياً بمرحلة التطوير الثالثة والتى ستمكن المستفيدين



من الحصول على خدماته من خلال شبكة الإنترنت مباشرة، كما سيتم ربط الشركات والمنشآت الملاحية (أكثر من 220 توكيل وشركة) بشبكة بنك المعلومات مباشرة وقد تم مراعاة التنسيق بين الأنظمة الإلكترونية الحديثة المطبقة فى أغلبية منظومات النقل البحرى عن طريق بنك المعلومات لضمان عدم إزدواجية المدخلات وكذلك توفير الوقت والجهد بصرف النظر عن التقنيات المستخدمة بالأنظمة الإلكترونية كما تم إستخدام التقنيات الفنية لربط معظم هذه الأنظمة الإلكترونية المطبقة مع بنك معلومات النقل البحرى مما يضمن توحيد شكل وفحوى المخرجات.

وقد إستطاع بنك المعلومات أن يفرض نفسه على خريطة مراكز وبنوك المعلومات المحلية والعالمية بل وأنه قد تم تصفية كأفضل مركز معلومات متخصص فى مصر لثلاثة سنوات متتالية كما أن كبرى المؤسسات العالمية المتخصصة فى مجال النقل البحرى والمعلوماتى (مثل البنك الدولى مؤسسة اللويدز - فيربلاى العالمى، معهد الملاحة واللوجستيات الألمانى، مؤسسة التعاون الدولى اليابانية (الجايكا) مشروع النقل الأورومتوسطى التابع للإتحاد الأوروبى مؤسسة كلاركسون الإنجليزية، مركز معلومات حركة الحاويات بكندا مؤسسة تقارير الواردات والصادرات الأمريكية ...إلخ) أشادت ببنك المعلومات بل وإنها تعتمد عليه رسمياً وعلى الخدمات المقدمة منه فى البيانات والتحليلات الصادرة عنها هذا بخلاف العديد من الجهات والشركات والمؤسسات العربية والمحلية.

وقد قام بنك المعلومات مؤخراً بتصميم وإنشاء موقع إلكترونى ديناميكى لقطاع النقل البحرى على شبكة الإنترنت WWW.mts.gov.eg يتم تحديثه يومياً ويحتوى على العديد من الخدمات والمعلومات الهامة والمفيدة للمهتمين بنشاط النقل البحرى المصرى وقد حصل هذا الموقع على المركز الأول على مستوى الدولة متفوقاً على (78) جهة أخرى وذلك فى إطار مسابقة أفضل موقع إلكترونى على شبكة الإنترنت يقدم خدمات تفاعلية لعام 2006 والتى نظمتها وزارة الدولة للتنمية الإدارية تحت رعاية السيد رئيس الجمهورية.



مجتمع إنترناشيونال

فى حفل سعيد بحضور نخبة من أساتذة الأكاديمية وجامعة الإسكندرية وضباط القوات البحرية ورجال الأعمال والنقل البحرى، إحتفلت عائلتى النحراوى وعز الدين بخطوبة الانسة رانيا كريمة اللواء مهدى عز الدين الى الدكتور أيمن النحراوى الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى

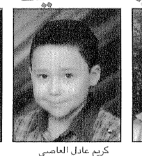
الأنسة مروة جمال محمد رضوان أخصانى معلومات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا المحاسب محمد عادل فهمى المحاسب بالصرف المتحد

شريف صلاح ومروة أحمد
ألف مبروك



الزميل ممدوح سلطان يهنئ الأستاذ أشرف إبراهيم مدير مصانع مؤمن شيك وزوجته يسرا يسرى ألف مبروك

مبروك النجاح






آلاء حمدى جمال الدين

مصطفى عبد الرحيم مصطفي

سماء عبد العزيز مصطفى

وليد إبراهيم خميس






لؤى عصام البوهى

أحمد محمود محمد القليعى

سمر عبد الكريم

سلمى عبد الكريم

عيد ميلاد سعيد




أدم مصطفى كريم

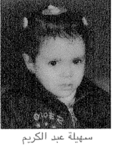
كريم عادل العاصى

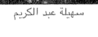
أروى على عبد الرحيم

زينب محمود على

ياسمين ياسر

أحمد شبل



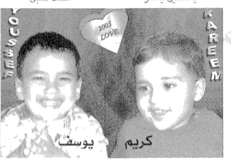



محمود خالد سيد عبد الجواد

داليا على عبد الرحيم

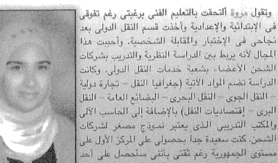
إسراء محمد أحمد

سهيلة عبد الكريم



مروة أسامة عبد الخالق 17 عاماً

تحصل على المركز الأول على مستوى الجمهورية بقسم النقل الدولى



وتقول مروة ألتحقت بالتعليم الفنى برغبتى رغم تفوقى فى الإبتدائية والإعدادية وأخذت قسم النقل الدولى بعد نجاحى فى الإختبار والمقابلة الشخصية. وأحببت هذا المجال لأنه يربط بين الدراسة النظرية والتدريب بشركات الشحن الأعضاء بشعبة خدمات النقل الدولى. وكانت الدراسة تضم المواد الآتية (جغرافيا النقل – تجارة دولية – النقل الجوى – النقل البحرى – البضائع العامة – النقل البرى – إقتصاديات النقل) بالإضافة إلى الحاسب الآلى والمكتب التدريبى الذى يعتبر نموذج مصغر لشركات الشحن. كنت سعيدة جداً بحصولى على المركز الأول على مستوى الجمهورية رغم ثقتى باننى سأحصل على أحد المراكز المتقدمة ضمن العشرة الأوائل وأتوجه بالشكر إلى أعضاء هيئة التدريس وعلى رأسهم الأستاذ/ [illegible] وكيل قسم النقل الدولى والأستاذة/ [illegible] مدرس أول القسم الذى عملوا بإخلاص وتفانى طوال فترة الدراسة من خلال توجيهات إدارة المدرسة وعلى رأسهم الأستاذ/ [illegible].

وجدير بالذكر باننى أدين بالفضل لوالدى ووالدتى الذين وقفوا بجانبى بالإضافة إلى توفير الجو المناسب الذى ساعدنى كثيراً على التفوق والحصول على هذا المركز المرموق.

تهنئة

يهنئ قطاع النقل البحرى وأسرة إدارة المعاهدات والإتفاقيات الدولية الأستاذ/ محمد سعيد حنفى رئيس قسم المؤتمرات بحصولة على رسالة الماجستير حول أثر المنظمة البحرية الدولية على السلامة البحرية باللغة الإنجليزية

تهنئة قلبية

الأستاذ/ سيد عبد الجيد سيد يهنئ السيد المهندس الفاضل السيد عبد اللطيف بدير المدير العام لشركة جابكو بنجاح كريمته الأنسة شيماء بتفوق فى الثانوية العامة آملين لها دوام النجاح والتوفيق

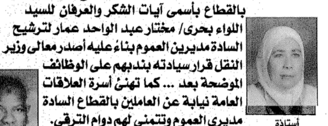
خدمات خارجية من فندق ميريديان هليوبوليس



يهدف فندق ميريديان هليوبوليس بتقديم كل وسائل الراحة لعملائه وزواره حيث تم مؤخراً توفير خدمات جديدة مميزة.

خدمات توصيل للمنازل **Home Delivery Services** ومكونة من خدمة توصيل «الكى والتنظيف الجاف» وخدمة توصيل «المأكولات والمشروبات» وخصص الفندق خطوط هاتفية مباشرة لأخذ الطلبات وتوصيلها للشركات والمنازل بمنطقتى مصر الجديدة ومدينة نصر، وقد خصص أيضاً الفندق طاقم عمل خاص ومدرب لهذه الخدمة المتميزة.

تهنئة



تتقدم إدارة العلاقات العامة بقطاع النقل البحرى نيابة عن جميع العاملين بالقطاع بأسمى آيات الشكر والعرفان للسيد اللواء بحرى/ مختار عبد الواحد عمار لترشيح السادة مديرين العموم بناءً عليه أصدر معالى وزير النقل قرار سيادته بندبهم على الوظائف الموضحة بعد ... كما تهنئ أسرة العلاقات العامة نيابة عن العاملين بالقطاع السادة مديرى العموم وتتمنى لهم دوام الترقى.

أستاذة
هانم الجمال

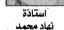
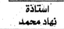
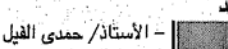
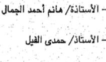
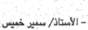


أستاذ
بشرى عبد المطلب



أستاذة
نهاد محمد

ندب كل من:

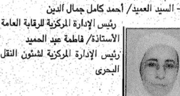
- الأستاذه/ نهاد محمد محمد بدره
  مدير عام شئون الموانى
- الأستاذ/ بشرى عبد المطلب أحمد
  مدير عام الشئون القانونية
- الأستاذة/ هانم أحمد الجمال
  مدير عام الشئون المالية والدولية
- الأستاذ/ حمدى الفيل
  مدير عام النقل البحرى
- الأستاذ/ سمير خميس
  مدير عام التمويل والإستثمار

أستاذ
حمدى الفيل

أستاذ
سمير خميس

تجديد لكل من:

- السيد العميد/ أحمد كامل جمال الدين
  رئيس الإدارة المركزية للرقابة العامة
- الأستاذة/ قاطمة عبد الحميد
  رئيس الإدارة المركزية لشئون النقل البحرى



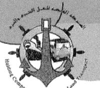

العميد
أحمد كمال



أستاذة
فاطمة عبد الحميد

عيد ميلاد سعيد

منة الله محمد رمزى ألف مبروك عيد الميلاد السعيد "خمس سنوات" بابا المهندس محمد رمزى و ماما المهندسة ريحاب عبد الهادى).





بقيادة اللواء مهندس/ حسين سناره

طفرة جديدة لفرسان النقل البحرى المصرى

تدشين السفينة الحرية (٢) رافعة العلم المصرى

متابعة ممدوح سلطان



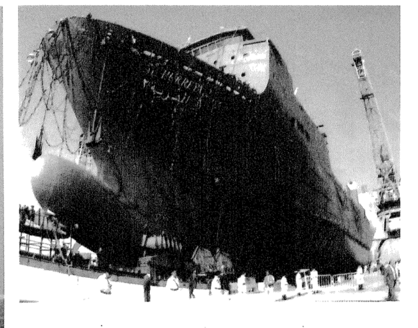
اللواء محمد إبراهيم يوسف
رئيس مجلس إدارة الشركة
القابضة للنقل البحرى والبرى

إن النجاح لا يأتى صدفة. بل هو نتيجة طبيعية لعدة عوامل. منها الإيمان والإخلاص فى العمل والإرادة والإدارة الواعية التى تضع أمام أعينها رفعة هذا الوطن. إنهم رجال مصر الأوفياء ومن بينهم السيد اللواء مهندس/ حسين سنارة رئيس مجلس إدارة شركة ترسانة الإسكندرية الذى يعمل بهدوء وإصرار بعيداً عن الشهرة والأضواء والحوارات واللقاءات. أن مثل هؤلاء الرجال هم فخر وعزة لمصرنا الحبيبية كما أؤمن أن المشروعات العملاقة دائماً تحتاج إلى رعاية ومتابعة من أجل سرعة الإنجاز وهو معروف لدى السيد اللواء بحرى محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى صاحب النازع العسكرى المشرف والإنجازات المتلاحقة والفكر الإقتصادى والرؤى النزهه



وقد شرف الحفل السيد المشير/ حسين طنطاوى القائد العام للقوات المسلحة وزير الدفاع والإنتاج الحربى والسيد الفريق/ سامى عنان رئيس أركان حرب القوات المسلحة والسيد الفريق تامر عبد العليم قائد القوات البحرية والسيد اللواء/ عبد السلام المحجوب - محافظ الإسكندرية وعدد من كبار قيادات القوات المسلحة وقد كان فى إستقبال السادة الضيوف السيد اللواء بحرى/ محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى والسيد اللواء مهندس / حسين محمد سناره رئيس مجلس إدارة شركة ترسانة الإسكندرية لقد شهدت شركة ترسانة الإسكندرية إحتفالاً يتوج به رؤوس المصريين فخراً وعزه بتدشين السفينة الحرية (2) إيذاناً ببدء عملها لصالح القوات المسلحة والتى قامت ببنائها شركة ترسانة الإسكندرية





حيث صرح السيد اللواء حسين سناره بأنه بدء العمل فى السفينة فى يناير 2004 بالتعاون مع الجانب الألمانى MPG تحت إشراف هيئة الإشراف والتصنيف الإنجليزية وتصل حمولتها إلى (6) ألف طن ستضم إلى شقيقتها الحرية (1) والتى يكفينا فخراً إنها تجوب المحيطات بنجاح